Université d'Aix-Marseille - Faculté de Droit d'Aix

Le Cas Fortuit et la Force Majeure

DANS LE

CONTRAT DE TRANSPORT PAR TERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Léon BAUZON

AVOCAT

AIX-EN-PROVENCE

IMPRIMERIE NICOT, F. MATHIEU, SUCCr, RUE DU LOUVRE, 16

1912

Université d'Aix-Marseille - Faculté de Droit d'Aix

Le Cas Fortuit et la Force Majeure

DANS LE

CONTRAT DE TRANSPORT PAR TERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PAR

Léon BAUZON

AVOCAT

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

AIX-EN-PROVENCE

IMPRIMERIE NICOT, F. MATHIEU, SUCCr, RUE DU LOUVRE, 16

1912

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM. PISON, doyen honoraire.

BRY, doyen, professeur de Droit romain, chargé des cours de Pandectes et de Législation industrielle.

JOURDAN, professeur de Droit civil, chargé des cours d'Histoire du Droit privé (Doctorat) et de Droit civil (Capacité).

VERMOND, assesseur du Doyen, professeur de Droit romain, chargé du cours de Pandectes.

MOREAU, professeur de Droit administratif, chargé des cours de Droit administratif approfondi et de Législation financière.

AUDINET, professeur de Droit international chargé d'un cours de Droit civil.

BONNECARRÈRE, professeur de Droit commercial, chargé des cours d'Enregistrement et Notariat et de Droit maritime.

RIPERT, professeur de Droit civil, chargé du cours de Droit Administratif (Capacité) et des cours de Droit civil approfondi et comparé.

PERROUD, professeur de Procédure civile, chargé d'un cours de Droit civil (Capacité).

RAYNAUD, professeur d'Économie politique, chargé du cours d'Economie politique (Doctorat).

AUBRY, agrégé, chargé des cours d'Économie politique (licence) et d'histoire des doctrines économiques (Doctorat).

DUMAS, agrégé, chargé des cours d'Histoire générale du Droit français (licence) et d'Histoire du Droit public (Doctorat).

X..., chargé des cours de Droit international public (Licence et Doctorat).

X..., chargé des cours de Droit constitutionnel (Licence et Doctorat) et de Droit public (Licence).

X..., chargé du cours de Droit criminel.

JOUGLA, secrétaire.

L'Université et la Faculté n'entendent donner, par leur visa, aucune approbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

L'entreprise de transport est l'entreprise la plus universellement répandue sur le globe et celle qui rend le plus de services aux hommes en leur permettant des communications faciles et rapides entre les divers points de la terre. Elle est, on peut le dire, la condition essentielle de la vie d'une nation et l'on a justement comparé l'appareil circulatoire d'un pays aux artères du corps humain. C'est en effet au moyen du transport que s'effectuent les échanges entre les divers peuples et entre les diverses régions d'un même pays et l'échange est un des principaux facteurs au point de vue économique. C'est encore aux divers moyens de transport que les hommes ont recours lorqu'ils veulent se déplacer d'un point à un autre dans des conditions de rapidité que ne leur permettraient pas leurs moyens personnels. Aussi, de tout temps, certains d'entre eux ont fait métier de transporter soit des marchandises, soit des personnes et la convention, intervenue entre le transporteur ou voiturier, d'une part et l'expéditeur, le voyageur, d'autre part, prend le nom de contrat de transport. Ce contrat crée des obligations à la charge des parties contractantes : obligation pour le transporteur de livrer la marchandise dans l'état où il l'a reçue et

dans les délais stipulés, d'où trois sources de responsabilité :

1° La perte de marchandises, partielle ou totale ;

2° Les avaries, c'est-à-dire les détériorations subies par la marchandise ;

3° Le retard (articles 97, 98 et 103-104 C. com. 1784 C. civ.). Le transport implique, en outre, la possibilité d'accidents de personnes, en cours de route. Et alors se pose la question de savoir quand le voiturier, qui livre en retard ou avariés les objets qu'il a pris en charge, ou qui ne peut pas les livrer, ne répond pas de la perte, de l'avarie ou du retard et quand il ne répond pas des conséquences d'un accident de transport. C'est le problème de l'irresponsabilité du transporteur qui comprend deux chapitres : deux causes peuvent en effet faire disparaître la responsabilité de l'auteur apparent d'un dommage : 1° le fait de la victime et 2° la force majeure.

Le fait de la victime dans le contrat de transport, c'est le fait du destinataire, de l'expéditeur, c'est le défaut d'emballage, de bâchage ; c'est le vice propre de la chose qui est le fait de choses appartenant à l'expéditeur.

Dans les accidents de personnes, le fait de la victime sera l'imprudence d'un voyageur qui descend d'un train en marche, ouvre une portière.

L'article 103 du Code de commerce, en visant le vice propre de la chose connue cause d'exonération pour le transporteur, fait l'application de ce principe

de bon sens que la victime doit supporter sans recours possible les conséquences de son fait. Le fait de la victime pourra, d'ailleurs, avoir pour effet soit de faire disparaître complètement la responsabilité du voiturier, soit de l'atténuer. Dans ce dernier cas il y aura lieu à un partage de responsabilité dans la mesure où le fait de chacun aura causé le dommage.

L'enquête établira ces divers points qui ne peuvent pas faire difficulté.

Le problème du cas fortuit et de la force majeure est autrement délicat.

Le mot « cas fortuit » éveille l'idée d'un événement dû au hasard, que l'on ne peut imputer à personne. Le mot force majeure vise un événement irrésistible, plus grand que le pouvoir et la volonté de l'individu. C'est la traduction des termes du « *Corpus civilis* » : *vis major*, *damnum fatale*, *casus major*. Quand un dommage survient à quelqu'un par suite d'un de ces événements, il n'y a pas de responsabilité ; la victime ne peut demander de réparation à personne. Décider le contraire serait injuste, car l'homme n'a pas le pouvoir, en principe, de dominer les volontés étrangères et les éléments ; il n'a pas, dans l'exercice d'une industrie, un champ d'activité absolument fermé aux influences du dehors. Les diverses activités s'entrecroisent dans la vie. D'autres hommes peuvent, par leur intervention, empêcher la marche normale d'une exploitation ; les forces de la nature peuvent empêcher l'exécution du contrat ; et comme nous ne pouvons répondre des causes exté-

rieures, tous ces événements ont une vertu libératoire : c'est l'étude de ces causes extérieures qui ont pour effet d'entraîner l'exonération du transporteur que nous nous proposons de faire.

On voit l'intérêt de la question. Le contrat de transport se liant à la vie économique d'un pays, il est important de déterminer quand et comment celui qui n'exécute pas ce contrat sera néanmoins exonéré de toute responsabilité. D'un autre côté, l'intérêt du problème s'est encore accru en raison même de l'importance qu'a prise, depuis des découvertes relativement modernes, l'industrie par les moyens de laquelle doit s'exécuter le contrat de transport. C'est un des domaines de l'activité humaine qui a été le plus profondément modifié par les inventions de la science, surtout par l'invention de la vapeur, qui a permis l'établissement des voies ferrées reliant aujourd'hui les divers points du globe entre eux. Le transport par voie ferrée est aujourd'hui le mode normal de transport ; aussi est-ce à la jurisprudence en matière de chemin de fer que nous emprunterons les exemples et les applications pratiques des diverses théories que nous envisagerons. Ces différences profondes, introduites par le progrès dans les moyens de transport, et dont on peut avoir l'idée en comparant l'ancien char des Romains avec les locomotives modernes, ont exercé leur influence sur le problème du cas fortuit et de la force majeure. Ce problème s'est compliqué en raison directe de la complexité des nouveaux éléments qui entraient en ligne de compte.

Les Romains ne se sont pas arrêtés à cette étude. Les cas de force majeure étaient en effet assez restreints et faciles à déterminer. Les plus grands dangers que l'on courait sur les routes, à ces époques d'insécurité, outre ceux résultant d'événements naturels (foudre, inondation ou autres), étaient la rencontre de malfaiteurs. Aussi ne se préoccupe-t-on, en étudiant la force majeure, le « *damnum fatale* », à propos de la responsabilité du batelier, que du naufrage et de la rencontre des pirates.

Dans l'Ancien Droit, les auteurs se sont assez peu préoccupés de la Responsabilité du transporteur par voie terrestre. Les communications étaient en effet, à cette époque, assez difficiles, le commerce et l'échange peu développés et les moyens de transport à peu près les mêmes que sous les Romains. Doneau (1) n'envisage comme force majeure que la « *vis divina* », comme la conflagration d'une auberge par l'incendie. Pothier est à peu près muet sur le contrat de transport et Domat (2) aussi. C'est donc que la question ne devait se poser que très rarement au point de vue pratique. Les choses ont changé depuis que l'homme a utilisé les forces de la nature pour le transport. Les découvertes des Watt et des Stéphenson ont révolutionné la face du monde en ouvrant des débouchés à la production des richesses permettant ainsi la spé-

(1) Doneau XV-53 § 11 et XVI-6 § 12.

(2) *Lois civiles*, Livre I, titre 16.

cialisation des industries et des cultures qui, auparavant, devaient être toutes représentées dans un rayon limité. Alors l'industrie du transport est devenue véritablement productive en permettant de consommer chaque chose dans l'endroit où elle a le plus de valeur et en permettant d'utiliser les aptitudes spéciales de telle région ou de tels individus. Par suite de la rapidité des communications et de la modicité du prix de transport, les fruits de la terre, les marchandises périssables ont pu être expédiés au loin ; par suite encore de cette même rapidité, on a pu compter à des jour et heure fixes sur l'arrivée des trains. Les questions de retard ont pris ainsi une importance qu'elles n'avaient pas auparavant et les transporteurs ont essayé de s'exonérer des conséquences de ce retard en invoquant la force majeure.

D'autre part et par suite du progrès, l'ancien voiturier a cédé la place aux puissantes compagnies de chemin de fer qui disposent d'un matériel et d'un personnel considérables et qui sont les transporteurs nécessaires, munies qu'elles sont d'un monopole.

Ce matériel une fois lancé n'obéit plus à une main directrice, comme l'ancienne diligence.

Dans une exploitation aussi vaste, il y aura fatalement des défectuosités qui en seront la conséquence directe, quoique souvent impossibles à prévoir d'une façon précise.

Dans quelle mesure le transporteur pourra-t-il invoquer la force majeure pour se soustraire à l'obligation de réparer le dommage qui s'ensuivra ? Par

suite de la complexité des exploitations modernes, les causes des accidents sont devenues beaucoup plus difficiles à déterminer. L'accident, avec les progrès du machinisme, tend de plus en plus à revêtir un caractère anonyme. Auparavant, si l'essieu d'une voiture se cassait, si un omnibus versait, il était facile et naturel d'attribuer l'accident au fait du voiturier ou des choses dont il disposait. Aujourd'hui, comment déterminer la cause d'un déraillement, par exemple ; personne, parmi les voyageurs emportés à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure, n'a pu voir l'état de la voie auparavant. Faut-il attribuer l'accident à une mauvaise construction ou à un mauvais entretien de la voie, à un état défectueux du matériel ou à une vitesse exagérée, ou enfin à l'acte criminel d'un tiers.

On voit que les causes peuvent être multiples et complexes, difficiles à retrouver.

Y aura-t-il force majeure dans tous les cas où la cause immédiate de l'accident ne peut être déterminée, malgré que cet accident doive être attribué au fonctionnement de l'industrie ?

On voit toute l'importance de la question suivant qu'on la résout dans un sens ou dans l'autre.

Des quantités de lésions seront en fin de compte supportées par la victime si l'on opte pour l'affirmation.

D'autre part, la question de la force majeure s'est posée dans de nouveaux cas. Par suite du monopole dont elles jouissent, les compagnies de chemin de fer sont devenues les transporteurs obligatoires.

Elles sont tenues d'assurer le service du transport des personnes et des choses, mais il peut se présenter telles circonstances, affluence extraordinaire de voyageurs, quantité considérable de marchandises à expédier, à la suite desquelles les moyens d'action dont disposent les compagnies en matériel fixe et en matériel roulant deviennent insuffisants ; on dit qu'il y a encombrement des gares et la question se pose alors de savoir si ces circonstances constituent par elles-mêmes une cause d'exonération pour le transporteur, un cas de force majeure.

La même question se pose à propos de la grève.

Le problème de la force majeure s'est donc compliqué en raison des découvertes de la science et du développement de l'industrie du transport qui en a été la conséquence ; à raison des risques plus nombreux d'accidents dans une exploitation aussi vaste et en outre à raison des conditions sociales et économiques nouvelles au milieu desquelles s'effectue le transport moderne.

Aussi la doctrine a-t-elle étudié surtout à propos de notre contrat et surtout aussi à propos du contrat de travail le cas fortuit et la force majeure. Des théories nouvelles ont apparu qui ont essayé de restreindre l'irresponsabilité du voiturier ; toutes ont été construites dans ce but et elles correspondent aux tendances modernes d'extension de la responsabilité.

Nous étudierons dans une première partie le cas fortuit et la force majeure dans le contrat de transport

tels qu'ils ont été compris et définis par les auteurs du Code.

Dans une deuxième partie nous verrons les divers essais de distinction entre les cas fortuits et ceux de force majeure qui ont été tentés pour faire rentrer les premiers dans le domaine de la responsabilité du transporteur tandis que les seconds seuls l'exonéreraient.

Enfin notre troisième partie sera consacrée à la recherche d'une solution.

LES ÉLÉMENTS DU PROBLÈME

Avant d'aborder l'étude que nous nous proposons de faire, il faut poser le problème, en déterminer les divers éléments. Le problème de la force majeure suppose tout d'abord un fait dommageable survenu pendant le transport ou qui se rattache à l'exécution du contrat. Il suppose en outre une personne qui soit intéressée par ce fait, qui ait été lésée : c'est la victime. Cette personne tâchera d'attribuer ce dommage au transporteur et celui-ci cherchera à l'attribuer à une cause qui lui est étrangère. C'est alors que se pose le problème civil. La force majeure suppose un fait étranger au transporteur à qui il faut attribuer le dommage et le transporteur est libéré parce que la lésion subie par la victime provient alors d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée (Art. 1147 du Code civil).

Mais alors quels doivent être les rapports entre le fait invoqué comme force majeure d'une part et de l'autre, le fait dommageable, incriminé par la victime ? C'est là le point capital. L'étudier, c'est déterminer les caractères constitutifs de la force majeure.

Disons dès le début que dans certains cas ces rapports seront très apparents et le problème sera rendu très simple. Il n'y a qu'à supposer un rapport

direct entre l'événement étranger et le dommage. C'est la foudre qui tue un voyageur. C'est un tremblement de terre par suite duquel le talus supportant la voie ferrée s'éboule. Dans tous ces cas le lien apparaît immédiat entre le fait dommageable et le fait étranger. Personne n'aura l'idée d'attribuer au transporteur l'accident survenu parce qu'on ne peut établir aucun rapport entre son entreprise et le dommage. Il y a force majeure ou cas fortuit nettement caractérisés et quel que soit le point de vue auquel on se place, quelle que soit la théorie que l'on adopte, on décrète l'irresponsabilité du transporteur.

Mais il peut arriver que le problème soit moins simple. On perçoit un rapport entre le dommage et l'entreprise, au premier abord. Des wagons prennent feu, mais la cause de l'incendie est inconnue : il semble bien que le dommage qu'auront subi les marchandises doive être attribué au transporteur, car il y a un lien établi entre la perte des marchandises d'une part et les wagons en feu. Mais le transporteur dira que des wagons n'ont pas pu prendre feu si on ne l'y a pas mis ; que le dommage ne doit donc pas être attribué à lui, mais à un fait x qui constitue la force majeure. Dans tous ces cas plus complexes, le transporteur ne nie pas le lien qui unit son fait au dommage, mais il cherche à démontrer qu'il n'en est pas responsable parce que ce n'est là qu'un rapport apparent, qu'il en existe un autre réel entre ce même dommage et un fait étranger auquel il faut attribuer l'événement dommageable.

Suffira-t-il de prouver l'absence de rapport entre l'industrie et le dommage pour qu'il y ait force majeure ou faudra-t-il préciser un fait étranger et établir un rapport entre ce fait et le dommage ? Dans le premier cas quand pourra-t-on dire qu'il y a absence de rapport ?

Telles sont les diverses questions qui se posent et qui seront résolues dans tel ou tel sens suivant la théorie que l'on adopte.

Enfin, il faut nommer un dernier élément dont il faudra déterminer l'influence sur le problème de la force majeure : c'est le contrat ; le contrat crée des obligations entre deux personnes dont l'une devient ainsi débitrice envers l'autre. Si le débiteur n'exécute pas son obligation, il est responsable, à moins qu'il ne prouve une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Les articles 1147 et 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce consacrent à propos du contrat en général et du contrat de transport en particulier la vertu libératoire de la force majeure.

S'il n'y a aucun rapport antérieur entre l'auteur d'un dommage et la victime, on sait que l'article 1382 s'applique pour déterminer la responsabilité ; le demandeur en indemnité doit alors prouver un fait de celui qu'il prétend rendre responsable, fait constituant une contravention à l'obligation générale de ne pas nuire à autrui.

Ce fait, une fois prouvé, celui à qui on l'impute peut établir l'absence de rapport entre ce fait et le

dommage qui doit être rattaché à une cause étrangère à lui. Quand il existe entre la victime et l'auteur un rapport d'obligation antérieur, on parle de responsabilité contractuelle ; quand ce rapport n'existe pas, on dit que la responsabilité est délictuelle, parce qu'elle naît d'un délit civil, la contravention à l'article 1382.

A ce deuxième cas il convient d'assimiler une situation identique : victime et auteur étaient unis par un rapport antérieur contractuel, mais le dommage est né de faits complètement étrangers au contrat ; la responsabilité n'existe alors qu'en temps que l'on a contrevenu à l'obligation générale de ne pas nuire par son fait aux autres. Ces diverses situations se retrouvent dans le contrat de transport. Dans le transport de choses, le voiturier contracte l'obligation de restituer l'objet à lui confié dans l'état où il l'a reçu et dans les délais stipulés. Il est responsable en vertu du contrat en cas de perte, d'avarie ou de retard, sauf le cas de force majeure (Art. 1784 C. civ. et 103 C. com.)

Pour le transport de personnes, la jurisprudence française s'est définitivement fixée en ce sens que le voiturier n'est responsable des accidents de voyageurs que dans la mesure où l'article 1382 du Code civil rend chacun responsable de son fait. Malgré donc qu'il y ait un lien contractuel entre transporteur et transporté, le contrat n'intervient pas dans la question de responsabilité. Le droit à des dommages-intérêts ne naît pas alors de l'inexécution de la conven-

tion, laquelle n'a pas envisagé l'éventualité d'un accident; il naît d'un fait postérieur et extra-contractuel du transporteur, fait de commission, qui a amené le dommmage (1).

De même, à l'occasion du transport de choses, les Compagnies restent soumises à la responsabilité du droit commun des articles 1382 et suivants du Code civil, si elles ont commis des fautes délictuelles, si par leur fait ou par celui de leurs préposés elles ont causé un préjudice au destinataire. Dans ce sens il a été jugé (2) qu'il y a lieu à application des articles 1382 et suivants, lorsque par des agissements constitutifs d'une faute lourde, une Compagnie a aggravé le préjudice résultant de la perte d'un colis. La responsabilité naît alors de faits postérieurs au contrat.

Sans avoir à rechercher s'il existe des différences spécifiques entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle, si elles se ramènent ou non l'une à l'autre, ce qui excèderait les limites de notre étude, il faut reconnaître que la première naît d'un fait, tandis que la deuxième naît le plus souvent d'une abstention. Sans doute il peut arriver que le contrat crée une obligation de ne pas faire. Une

---

(1) Cass. 13 mars 95 (S. 95. 1. 285). 1er mai 99 (D. 99. 1. 558). 14 déc. 1903 (D. 1905. 1. 314). — Grenoble, 30 janv. 1904 (S. 1906. 2. 94) — Alger, 18 mai 906 (D. 1910. 5. 43). — Pau, 2 fév. 1910 (S. 1910. 2. 223). — Contra. Pau, 2 fév. 1910 (D. 1910. 2. 223).

(2) Bordeaux 8 juillet 1909 et la note. D. 1911. II. 233.

partie peut s'engager envers telle ou telle autre à ne pas faire certains actes de commission sous la sanction de dommages-intérêts et dans ce cas la responsabilité contractuelle naîtra d'un fait ; mais ce sont là des situations exceptionnelles. La plupart du temps le contrat crée une obligation de faire : c'est qu'il est un instrument économique, qu'il a un but positif, tandis que l'article 1382 ne fait qu'édicter une mesure de préservation générale et ne crée qu'une obligation négative. Le contrat crée donc des obligations nouvelles.

Le problème de la force majeure et du cas fortuit se pose donc soit à l'occasion de l'inexécution du contrat, soit à l'occasion d'un fait délictuel. De là deux situations qu'il fallait différencier : lorsqu'une marchandise est perdue, arrive avariée, retardée, quelle est la nature des circonstances que le transporteur pourra invoquer pour être libéré de son obligation de livrer l'objet dans l'état où il lui a été remis et dans les délais ?

D'autre part, lorsqu'un accident de transport se produit, déraillement, collision, et qu'un rapport est établi entre un fait du voiturier et le dommage, quel est le fait dont on pourra dire qu'il a été plus fort que les forces humaines, qu'il s'est emparé de l'entreprise qui n'a été qu'un moyen entre ses mains ; quand y aura-t-il force majeure ? Nous allons voir la réponse que fait à ces questions la première des théories que nous devons examiner et que nous appellerons la théorie classique.

PREMIÈRE PARTIE

Le Cas Fortuit et la Force Majeure dans la théorie de la faute

Applications au Contrat de Transport

CHAPITRE Ier

Le Cas Fortuit et la Force Majeure définis d'après l'examen de la conduite de l'auteur

On connaît le fondement de la responsabilité dans la théorie classique : c'est la faute. Les deux idées de responsabilité et de faute sont inséparables. Pour voir s'il y a faute, le juge doit comparer la conduite de l'auteur d'un dommage à celle qu'aurait eue un type abstrait que l'on appelle le bon père de famille ; toutes les fois qu'une personne ne se conduira pas comme ce bon père de famille, elle sera en faute.

Pour savoir si le voiturier est en faute, on compare donc sa conduite à celle d'un voiturier type, on détermine comment ce voiturier modèle aurait agi

en face de tel événement, quelles précautions il aurait prises et c'est d'après cette mesure que l'on rend le transporteur responsable. On établit donc un rapport entre l'auteur et le dommage, et ce rapport est un rapport de culpabilité. Le cas fortuit et la force majeure sont alors très simplement définis dans la théorie classique. Ils consistent dans l'absence de faute et parce qu'ils sont exclusifs de la faute, ils sont une cause d'exonération.

C'est toujours le même principe : on examine la façon dont se comporte l'auteur du dommage en face d'un événement et s'il n'a pas commis de faute, c'est-à-dire si l'individu idéal que l'on prend comme type aurait agi comme lui, on l'absout, et l'on définit la force majeure, « l'accident provenant d'une « cause étrangère à l'obligé, indépendante de sa vo- « lonté et qu'il n'a pu empêcher ni éviter »(1).

Pour apprécier s'il y a cas fortuit ou force majeure, on se place au moment même où se produit le dommage sans se soucier de l'acte initial qui l'a amené. « Ainsi on dira qu'un dommage ne pouvait « être prévu ni évité, si avant d'accomplir l'acte on « ne pouvait le prévoir et si au moment de son arri- « vée au cours de l'acte on ne pouvait l'éviter. On « n'entend nullement examiner si on aurait pu faire « ou ne pas faire cet acte lui-même. Ainsi quelqu'un « conduit une voiture et cause un accident ; on dit

---

(1) SOURDAT, *Responsabilités*, p. 724, n° 645.

« qu'il y a cas fortuit ou force majeure si on ne peut « relever à sa charge aucune faute, bien que l'indi- « vidu ait été antérieurement libre d'aller ou de ne « pas aller en voiture »(1). Le dommage ne lui étant pas immédiatement et directement imputable, il ne peut être tenu à le réparer, parce qu'il n'a pas commis de faute, parce qu'il n'est pas coupable.

Le cas fortuit et la force majeure consistent donc dans l'absence de rapport de culpabilité entre l'auteur et le dommage. On ne se préoccupe pas de l'événement, force majeure en soi, on n'étudie pas un rapport entre cet événement et le dommage. La force majeure n'a aucun caractère positif dans la théorie classique, elle résulte de l'élimination des conditions fautives dans l'examen de l'acte de l'auteur. Si l'on ne retrouve pas l'imprudence ou la négligence de ce dernier, on dit que l'acte ne lui est pas imputable et on l'attribue au hasard. C'est le hasard qui est alors la cause du dommage. Des plombs sortant du fusil d'un chasseur atteignent un passant ; si c'est par l'effet d'un ricochet, on dira que c'est le hasard et la victime n'aura aucun recours(2).

---

(1) Teisseire. Thèse. *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la Responsabilité*, page 61.

(2) Paris, 24 nov. 96. S. et P. 98. 2. 7. Cahors, 9 juill. 1900. S. et P. 1902. 2. 52.

Cas fortuit et force majeure ont d'ailleurs une signification identique. Ces deux expressions s'appliquent à toutes les causes d'inexécution non imputables au débiteur. « On peut les employer réunies « comme le fait l'article 1148 du Code civil qui « parle des cas fortuits ou de force majeure, ou bien « séparées et dire indifféremment que le débiteur est « libéré parce qu'il y a eu force majeure. On ne « trouve pas dans la pratique d'hypothèses où il y « ait lieu de faire une distinction entre deux sortes « d'événements dont les uns seraient des cas fortuits « et les autres des forces majeures » (1).

Qu'il s'agisse de responsabilité délictuelle ou de responsabilité contractuelle, l'absence de faute a la même vertu libératoire, ces deux responsabilités étant également basées sur l'idée de faute.

L'article 1784 du Code civil, les articles 103 et 104 du Code de commerce, qui mettent à la charge du voiturier la preuve de la force majeure ou du cas fortuit en cas de perte, d'avarie ou de retard dans la livraison de l'objet pris en charge, s'expliquent par une présomption de faute contre le transporteur. La cause de l'inexécution du contrat est présumée provenir d'une faute de ce dernier. C'est donc à lui à prouver le cas fortuit. Il prouvera que la perte ou le retard provient d'un fait étranger, d'un événement naturel, inondation ou autre. Ces événements sont

---

(1) Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil*, t. 2, n. 231.

exclusifs de toute faute. Mais il n'est pas indispensable qu'il rattache le dommage à un fait positif ; il peut se contenter d'une preuve négative : sa responsabilité dérivant d'une présomption de faute, il doit pouvoir se libérer en prouvant l'absence de faute.

« Le transporteur, au lieu de prouver le cas fortuit « ou la force majeure (entendez : des faits positifs), « peut se contenter de prouver qu'il n'est pas en « faute, c'est-à-dire qu'il a apporté à la garde de la « chose tous les soins nécessaires. Il démontre par « là qu'il a accompli toutes ses obligations. » (1)

« On n'obligera pas, dit M. Sourdat (2), le voitu- « rier à établir toujours et d'une manière précise « comment et par quelle cause la perte est arrivée. « Il y a des événements dont la cause restera incon- « nue et qui cependant seront indépendants de la « faute du voiturier. »

En face d'un événement dont la cause est douteuse, si le voiturier prouve qu'il a pris toutes les précautions, que cet événement ne pouvait être prévu, la victime sera sans recours. La théorie classique est donc complète et logique. La faute seule engendre la responsabilité. Là où il n'y a pas faute, il y a cas fortuit, force majeure. Enfin, il peut y avoir force majeure compliquée de faute. Le voiturier, en face

---

(1) Baudry-Lacanterie et Wahl, § 1662.

(2) Sourdat. *De la Responsabilité*, § 999, p. 250.

de l'événement de force majeure, ne s'est pas comporté comme le voiturier type : il a omis quelque précaution qui aurait écarté le dommage. La responsabilité naît encore et toujours de la faute.

CHAPITRE II

Applications pratiques

La jurisprudence s'est inspirée souvent de ces principes, et il est intéressant de relever les principales décisions qui en ont fait l'application pratique.

a) *Accidents provenant d'un vice du matériel.* — Prenons d'abord les accidents, les retards, pertes ou avaries provenant d'une cause que nous appellerons interne, c'est-à-dire du déclanchement d'un des divers rouages qui composent l'exploitation du voiturier. Le juge se pose immédiatement cette question : Pouvait-on prévoir ce défaut du matériel ? Si on ne le pouvait pas, il admet le cas fortuit.

Un retard est causé par des réparations qu'il a fallu faire en cours de route. Un examen attentif n'était pas de nature à faire apparaître les défauts de la voiture avant le départ. Il y a force majeure, à moins que le voiturier n'ait mis trop de temps à faire ces réparations, car dans ce dernier cas il y a faute postérieure à la force majeure. Une correspondance est

manquée par suite d'un retard causé par le manque d'eau dans la machine : il y a cas fortuit à moins que cette circonstance ne soit due à une faute de la Compagnie de transport (1).

La rupture d'un crochet d'attelage est un cas de force majeure si cette rupture était impossible à prévoir (2). De même le retard occasionné par une avarie survenue à l'un des tiroirs de la machine est un cas fortuit (3). Le tribunal de commerce de Versailles (4) voit un cas de force majeure dans la rupture de l'essieu d'un wagon. Le tribunal de commerce de Lyon (5) et celui de Marseille (6) s'inspirant d'un arrêt de Cassation du 23 mars 1897 ont exigé trois conditions pour qu'une avarie survenue au matériel d'exploitation d'une Compagnie de chemin de fer puisse constituer un cas de force majeure :

1° Que la construction du matériel ait été faite suivant les règles de l'art ; 2° que ce matériel ait été entretenu en bon état et 3° qu'il y ait impossibilité de démontrer la cause de l'accident. C'est toujours le

---

(1) Cassation, 2 août 1905.

(2) Trib. de com. de Marmande 16 juin 1905.

(3) Tribunal de com. de Paris, 29 mars 1905. — *Gazette des Trib.* 4 juillet 1905.

(4) 17 janv. 1900. La *Loi* (26 mars 1900).

(5) Lyon 27 mars 1901. *Mon. jud.* Lyon 25 oct. 1901.

(6) 18 oct. 1901. Rec. Marseille 1902. 1. 20.

même procédé. La force majeure n'a aucun caractère positif. En face d'un événement dont la cause est inconnue, pour voir s'il y a responsabilité ou cas fortuit, on étudie la conduite de l'auteur. Le transporteur avait une machine bien construite et entretenue en bon état (1). Un accident se produit. Aucun rapport de culpabilité ne peut s'établir entre le dommage et l'auteur. L'accident est dû au hasard et c'est la victime qui supporte le risque.

b) Incendie. — De même en matière d'incendie, le voiturier n'est pas obligé de prouver d'une manière précise et certaine quand, comment et par quelle cause le feu a pris. Il lui suffit d'établir que, par ses soins, sa prudence et sa surveillance il est exempt de toute faute. Par suite le juge est tenu uniquement de constater cette absence de faute, sans qu'il soit besoin que sa décision fasse connaître en outre la cause de l'incendie (2). Cet événement est un cas de force majeure lorsque le voiturier n'est pas fautif. La Cour de Cassation paraît fixée en ce sens, qu'au lieu de prouver que l'incendie est le résultat d'un fait purement fortuit qu'elle n'a pu ni prévoir ni empêcher, la Compagnie de Chemin de fer peut se contenter de prouver que cet évènement n'a pas eu

---

(1) Trib. com. Marseille, 18 oct. 1901. cf. Supra.

(2) Cass. Requête 30 oct. 1911, rapporté au *Dalloz*. J. G. V° *Commissionnaire* n° 381. Cass. 28 août 1858. D. 1858. 1. 359,

pour cause une faute, une imprudence ou une négligence de sa part (1).

Donc tout événement intérieur à l'exploitation qui a sa cause dans le milieu industriel, incendie, défaut du matériel, engendre la responsabilité du voiturier si on peut le lui imputer à faute ; sinon c'est un cas fortuit ou de force majeure. Voyons maintenant les événements extérieurs à l'exploitation, ceux dont la cause est dans un fait auquel l'entreprise est étrangère, événements naturels ou faits des tiers.

c) *Evénements naturels.* — Les événements naturels sont des cas de force majeure parce qu'en face de pareils événements la volonté humaine ne peut rien. Toute lutte serait inefficace puisqu'il s'agit d'une force plus grande que celles dont l'homme peut disposer. Il n'y a donc aucune faute à lui reprocher et par conséquent aucune responsabilité à lui faire encourir.

Sont donc des événements constitutifs de force majeure et dont le voiturier ne répond pas : le feu du ciel, la foudre. La pratique ne fournit pas d'exemples d'accidents dus à cette cause ; l'inondation qui détermine la rupture d'un pont (2), qui détruit les

---

(1) Cf. Arrêts déjà cités Supra et aussi Cass. Req. 6 janv. 1892. S. 1892. 1. 316.

(2) Cass. 5 mai 1869. D. 69. 1. 252. — 11 juillet 1892 (D. 92. 1. 429).

voies (1) ou les submerge, la trombe d'eau qui détermine un éboulement (2) ; mais il en serait autrement et la responsabilité du voiturier renaîtrait en vertu des principes généraux exposés plus haut si l'éboulement par suite de l'inondation était dû à une faute de la Compagnie de chemin de fer, si par exemple avec une autre disposition de la voie, l'éboulement ne se fût pas produit (3) ;

La crue d'un fleuve causant des avaries aux marchandises déposées dans une gare est un cas de force majeure, si d'après les prévisions du service hydrométrique l'eau ne devait pas atteindre le niveau des voies (4). Par contre la Compagnie de transport ne pourrait invoquer la force majeure si au lieu de placer les marchandises dans le magasin qui leur était affecté, elle les avait mises dans un local au niveau du sol, destiné aux wagons (5).

Il y a alors une faute antérieure qui fait naître la responsabilité.

---

(1) Marseille 11 août 1908. Recueil Marseille 1909. 1. 32.

(2) Cass. 18 fév. 1868. P. 68. 1. 127. Il s'agissait d'un retard provoqué par un éboulement à la suite d'une trombe d'eau qui avait nécessité l'établissement d'un pilotage.

(3) Cass. 13 déc. 1871 (S. 72. 1. 68).

(4) Tribunal civil d'Orléans. 15 juin 1910. Dans *Le Droit*, des 27 et 28 juin 1910.

(5) Cass. Req. 4 août 1884. D. 84. 1. 454. S. 85. 1. 316.

« La tempête, soit qu'elle occasionne un retard (1), soit qu'elle provoque un déraillement (2), soit qu'elle endommage un chargement, soit enfin qu'elle empêche la Compagnie de fournir à un expéditeur les wagons qu'il lui a demandés (3). » (Josserand n° 586).

Une chaleur excessive qui peut faire fermenter les marchandises transportées ou amener le desserrement des cercles de fûts et la perte du liquide qui s'y trouve (4) ; un froid exceptionnellement rigoureux par suite duquel la marchandise est gelée (5) ; tous ces événements sont des causes d'exonération parce qu'ils sont irrésistibles et inévitables.

d) *Le fait des tiers.* — Le fait des tiers sera encore dans la théorie classique un cas de force majeure, car l'on ne répond que de sa propre faute et de celle de ses préposés.

Or, le fait du tiers suppose que le dommage est arrivé par suite de l'intervention d'une activité étran-

---

(1) Trib. com. Seine. D. 1851. 2.233.

(2) Trib. civ. Seine, 1868 (Zens. Thèse, p. 223, note 1).

(3) Cass. 15 juin 1875 (D. 76. 1.314).

(4) Cass. 4 fév. 85 (D. 85. 1.435) ; Cass. 22 avril 1885 (S. 86. 1.130) ; Dijon, 19 nov. 1906 (*Gaz. trib.* 4 janv. 1907).

(5) Cass., trois arrêts du 17 mai 1882 (D. 83. 1. 14. — S. 83. 1. 181) ; 3 janv. 1883 (D. 83. 1. 373. — S. 83. 1. 419).— Nancy, 3 fév. 1872 (S. 72. 2. 298.— Trib. Com. Bordeaux, 30 janv. 1903 (Mém. Bordeaux, 1903. 1. 176).

gère et exclut donc toute idée de faute. Si, heurté par quelqu'un dans la rue, je tombe sur une personne que je blesse, ce n'est pas par ma faute que se produit l'accident, mais bien par la faute de celui qui m'a heurté. Je n'ai été que l'auteur apparent et passif et non l'auteur fautif. J'ai été poussé par une force étrangère à laquelle je n'ai pu résister et qui constitue la force majeure. Lors donc que l'auteur apparent d'un dommage prouvera que ce dernier est dû à l'intervention fautive d'un tiers, il sera mis hors de cause.

En matière de transport, cette intervention peut se produire fréquemment, sous différentes formes. Dans tous ces cas, si la marchandise arrive avariée ou en retard, ou même si elle est perdue, il n'y a pas faute et par conséquent pas de responsabilité.

Ainsi le voiturier n'est pas responsable de la perte de la marchandise pillée par l'ennemi ou par les brigands (1). Il ne répond pas du fait du prince (2).

De même, dans le contrat de transport de personnes, la Compagnie de chemins de fer ne répond pas du fait des tiers, par exemple du fait d'une personne qui lance une pierre de la voie publique et blesse ainsi un voyageur (3).

---

(1) Paris, 17 janv. 1862. D. 62. 2. 30 et Cass. 4 mars 1863. D, 63. 1. 399. S. 63. 1. 389.

(2) Cass. 30 janv. 1872. D. 72. 1.245.— S. 72. 1. 302. — Cass. 24 avril 1872. — D, 72. 1.448. S. 73. 1. 82.

(3) Marseille, 4 fév. 1910. Rec. Marseille, 1910. 1. 152.

Deux hypothèses, dont la conséquence la plus fréquente sera un retard dans la livraison de la marchandise ou dans le transport des voyageurs, méritent une attention spéciale : c'est d'abord le cas de grève et c'est aussi l'encombrement des gares.

e) *La grève.* — La grève est la rupture simultanée et collective du contrat de travail. Les ouvriers attachés à l'exploitation des chemins de fer abandonnent le travail jusqu'à ce que certaines satisfactions pécuniaires ou morales leur soient données.

Devant cette situation, le transporteur actionné par le destinataire en dommages-intérêts pour retard, pourra-t-il invoquer la force majeure pour se libérer ?

La réponse est très simple dans la théorie classique. La solution du problème consiste toujours à se demander si le transporteur est ou non en faute vis-à-vis de cet événement. S il n'a commis aucune faute, la grève constituera pour lui un cas de force majeure. Or, la faute consiste dans le fait d'avoir prévu un événement et de ne l'avoir pas empêché de se produire.

Si donc la grève pouvait être prévue, elle ne sera jamais libératoire. C'est toujours l'examen subjectif de la conduite de l'auteur : La Compagnie de transports avait-elle reçu des réclamations de ses employés ? Ces réclamations semblaient-elles devoir entraîner, en cas de refus, la suspension collective du travail ? Dans la négative des arrêts ont considéré

la grève comme imprévue (1). « Si au contraire, il y a eu menaces de cesser tout travail, si l'esprit des ouvriers est surexcité et leurs passions politiques vives, si l'entrepreneur n'a pu ou dû ignorer que la résistance se préparait, s'organisait, si beaucoup d'ouvriers de cette branche d'industrie sont syndiqués, s'ils ont réuni des ressources pour alimenter et prolonger la grève, etc... » ces divers éléments, disent les arrêts (2), sont de nature à faire pronostiquer l'imminence de la grève. Dès lors que le directeur d'une exploitation industrielle ou commerciale soupçonne qu'une grève peut éclater, il ne doit pas contracter un engagement qu'il sait devoir être très probablement inexécutable. Ou s'il contracte, il doit insérer dans ses contrats une clause spéciale et expresse de grève (3). S'il ne le fait pas, on peut

---

(1) Rouen 11 déc. 99. AUTRAN XV (99-1900) 442. — Saint-Nazaire 23 nov. 1893. *Le Droit* 8 déc. 93. — Rennes 28 juin 94. D. 95. 2. 214. — Nantes 3 février 1894 et sur appel Rennes 28 juin 94. S. 95. 2. 109. — Le Havre 25 janvier 98. AUTRAN XIII-782. — Rouen 8 août 1900. D. 1903. 2. 389.

(2) Bruxelles 21 nov. 1901. Jur. Anvers 1902. 1. 125. — Saint-Nazaire 23 nov. 93. AUTRAN X. 253 et *Le Droit* 8 déc. 93 précité. — Douai 28 juin 1901. D. 1902. 3. 133. — Hazebrouck 18 janvier 1890. D. 91. 3. 24.

(3) Cette clause se trouve surtout, en matière de transport maritime, dans les chartes-parties et régit les rapports entre armateurs et affréteurs, pour le cas où ces derniers, par suite de la grève, ne

« lui imputer à faute de n'avoir pas tenu compte, « dans la rédaction de ses conventions, d'événements « que le mécontentement de ses ouvriers devaient « lui faire prévoir ». (Trib. de Saint-Nazaire précité).

De même, si la grève était déclarée au moment où l'entrepreneur contracte, au moment où la Compagnie de chemin de fer prend en charge des marchandises, ils devaient prévoir que cette grève pourrait être un obstacle à l'exécution de leurs engagements, et dans ce cas encore la grève ne pourra jamais être considérée comme force majeure (1).

Donc, toute grève prévue ne sera jamais libératoire ; mais la réciproque n'est point vraie ; une grève, parce qu'elle éclate subitement et sans qu'il fut possible de la prévoir, ne sera pas, par ce seul fait, un cas de force majeure, car le débiteur, pour n'être pas en faute, doit en outre prouver qu'il n'a pas pu empêcher de se produire l'événement qui met obstacle à l'exécution de son engagement ou du moins qu'il n'a pu en arrêter les conséquences dommageables, ni s'y soustraire ; il doit avoir été matériellement hors d'état d'exécuter les conditions de

---

peuvent pas embarquer ou recevoir les marchandises dans les délais fixés. La question se pose alors de savoir s'ils doivent ou non des surestaries. Cf. l'article de G. Barbey. AUTRAN 1908-1909. p. 403.

(1) Rouen, 11 décembre 1899. AUTRAN, XV. 442 ; Marseille, 27 juin 1889. AUTRAN, V-245 ; Marseille, 12 déc. 1900. AUTRAN, XVI-391.

son contrat (1). S'il avait dépendu de lui, par des concessions ou des sacrifices pécuniaires faits aux ouvriers, d'arrêter la grève, il ne sera pas libéré : « Il n'y a pas force majeure, disait en 1875 la Cour de Cassation, dans les événements qui rendent l'exécution d'une obligation non pas impossible, mais seulement plus lourde à exercer » (2).

La grève ne serait ainsi que très rarement une cause d'exonération, puisque, la plupart du temps, elle a pour cause un refus d'augmentation des salaires et que le patron aurait toujours pu l'empêcher de se produire par des concessions pécuniaires.

Aussi l'impossibilité d'exécution qui est un des caractères constitutifs de la force majeure, a-t-elle été appréciée par la jurisprudence d'une façon moins sévère et plus relative.

On n'exige plus du patron ou de l'entrepreneur qu'ils fassent tout ce qui dépend d'eux pour faire cesser la grève, en accordant à leurs ouvriers tout ce qu'ils demandent. « Une telle théorie, dit le Tribunal de Rochefort (3), aurait pour conséquence des résultats désastreux et de nature à compromettre gravement la prospérité du commerce et de l'industrie nationale. » Le Tribunal de Nantes, dans un juge-

---

(1) Marseille, 15 janvier 1901. AUTRAN, XVI-519.

(2) Cass. 27 janv. 1875. D. 1875. 1.264. Voir aussi Anvers, 27 juillet 1900. AUTRAN, XVI-412.

(3) Trib. de Rochefort, 29 janvier 1904. AUTRAN, XIX-722.

ment confirmé par la Cour de Rennes (1), avait déjà refuté par les mêmes motifs la même théorie en faisant remarquer qu'elle aurait pour les patrons, soumis ainsi à tous les caprices de leurs ouvriers, dont ils devraient en toute circonstance subir la loi, des résultats désastreux : qu'elle était, en outre, en opposition avec l'esprit de notre législation, qui ne reconnaît la légitimité des grèves qu'à la condition que patrons et ouvriers aient, dans la défense de leurs intérêts, la même liberté et la même indépendance.

On ajoute « qu'il ne saurait dépendre d'un chef d'exploitation, fit-il tous les sacrifices demandés, de tenir ses engagements, alors que ses concurrents, sur lesquels il n'a ni pouvoir ni action, peuvent par leur refus d'y consentir eux-mêmes, empêcher la reprise du travail lorsqu'il s'agit de grève générale. » (2)

Pour que le patron puisse invoquer la grève comme force majeure, il suffit qu'il prouve avoir fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour se procurer des ouvriers (Tribunal de Rochefort, jugement déjà cité). On ne peut exiger de lui l'impossible, et la perte considérable qu'il éprouverait si on l'obligeait à en passer par les conditions imposées par les ouvriers, équivaut pour lui à une impossibi-

---

(1) C. de Rennes, 28 juin 1894 (D. 95. 2. 214).

(2) Trib. de Rochefort, déjà cité, et Aix 21 nov. 1901. (D. 1902. 2. 197.

lité d'exécution. (Cf. le rapport de M. le conseiller Letellier sous Cass. Requête, 31 oct. 1905 dans Autran. XXI-278).

Le patron n'a donc pas à faire tous les sacrifices qui lui sont demandés. Il suffit qu'il se soit employé à arrêter la grève, en essayant de provoquer une tentative d'arbitrage (1), et en « faisant toutes ses démarches et tous ses efforts » (2) auprès des ouvriers pour leur faire reprendre le travail.

L'application de ces principes conduit à ne considérer la grève comme force majeure que si elle est générale (3). Dans ce cas seul, en effet, elle constitue une impossibilité d'exécution. Une grève qui n'embrasse qu'une usine, qu'un chantier, est une gêne momentanée, mais l'entrepreneur pouvait, avec un peu plus d'efforts et d'habileté, et en faisant quelques sacrifices, se soustraire aux conséquences de cette gêne. En sorte que la grève partielle, c'est-à-dire qui n'englobe qu'une partie du personnel de l'entreprise, et la grève particulière, c'est-à-dire celle qui n'affecte que certaines exploitations de la même industrie, ne seront jamais des événements constitutifs de la

---

(1) Cour de Paris, 13 nov. 1903 D. 1904. 2. 73.

(2) Cassation Requête : 31 oct. 1905 déjà cité.

(3) Trib. de la Seine 4 déc. 84. *Gaz. Pal.* 85.1, supp. 97. — Aix 21 nov. 1901. S. 1902. 2. 51. — Trib. Saint-Nazaire 23 mars 93. AUTRAN X. 253. — Marseille 11 janv. 1901. AUTRAN XVI-513 et 515. — Dieppe 30 mars 1900. AUTRAN XVIII. 32.

force majeure. Au contraire la grève qui se généralise pourra être un obstacle invincible, une réelle impossibilité, affranchissant l'entrepreneur de tous dommages-intérêts pour inexécution ou retard si les autres conditions que nous avons déjà exposées se trouvent réunies, c'est-à-dire si l'entrepreneur a fait tous ses efforts pour la prévenir ou l'arrêter.

f) L'encombrement. — Les mêmes principes sont appliqués par le jurisprudence en matière d'encombrement. On appelle ainsi l'impossibilité dans laquelle se trouve le transporteur de satisfaire aux besoins de la circulation par suite de l'affluence de voyageurs et de marchandises. Le matériel dont il dispose est alors insuffisant pour assurer le transport des personnes ou des choses. De là des retards et quelquefois des avaries aux marchandises par suite de leur stationnement prolongé.

Dans quelles conditions l'encombrement des gares est-il constitutif de la force majeure ? La jurisprudence examine, pour décider si les faits d'encombrement ont ou non le caractère de force majeure, « si l'insuffisance du matériel ou du personnel est imputable à faute à la Compagnie » (1). Le juge doit se placer en face des circonstances au milieu desquelles le transport s'est effectué (2), se demander si la Compa-

(1) Cass. 16 nov. 92 (D. 93. 1. 325).

(2) Cass. 2 mai 92 (D. 92. 1. 429).

gnie s'est mise en mesure de satisfaire aux expéditions nouvelles, et si elle pouvait prévoir l'événement qui a encombré les gares (1). S'il est établi qu'elle a fait son possible pour satisfaire aux besoins normaux de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, et, d'autre part, que l'encombrement n'est dû qu'à un mouvement exceptionnel, imprévu, il y a force majeure (2).

Dans le même sens, il a été jugé que l'insuffisance d'une gare motivée par l'accroissement dans une proportion et une rapidité impossibles à prévoir, d'une industrie voisine, constitue la force majeure, alors que la Compagnie a, sans le moindre retard, fait exécuter les travaux nécessaires pour mettre la gare en situation de répondre à cet accroissement (3).

Au contraire, le développement du commerce et de l'industrie ne constitue pas pour une Compagnie de chemin de fer un cas de force majeure, alors qu'il n'a rien d'anormal et d'imprévu, ne s'est pas produit brusquement dans des conditions telles que la Compagnie n'ait pu prendre les mesures utiles pour faire face aux obligations normales en résultant.

L'encombrement des gares destinataires et l'immobilisation du matériel ne sont pas non plus un cas de

---

(1) C. de Lyon 7 déc. 64 (J. du P. 1865. 1140).

(2) Nîmes, 11 août 1873. D. 1874. 2. 117. — Cass. 20 janv. 1875. D. 1875. 1. 367.

(3) Amiens, 2 mars 1889 (Rec. Amiens, 1889, p. 100).

force majeure s'ils résultent uniquement de l'insuffisance du personnel et du matériel, eu égard à l'accroissement du trafic causé par le commerce très important de certaines marchandises à une époque déterminée de l'année et sont un fait normal se reproduisant chaque année aux mêmes périodes.

CHAPITRE III

Abandon progressif de la faute comme criterium de la force majeure

Nous venons, dans les hypothèses pratiques que nous avons examinées, de constater que tous les faits non fautifs étaient considérés par la jurisprudence comme des cas fortuits ou de force majeure. Chaque fois que le transporteur prouve qu'il n'a pu prévoir un événement, ni l'empêcher de se produire, il est libéré. Et quand on parle de l'impossibilité de prévoir, on se place au moment même où l'accident se produit et on dit qu'il y a force majeure quand l'événement ne pouvait être prévu d'une façon immédiate.

Lorsque la preuve incombe à la victime, c'est-à-dire toutes les fois qu'il s'agit d'accidents de personnes, puisque dans ce cas la présomption de l'art. 1784 ne s'applique pas, le demandeur en indemnité a à établir que l'événement dommageable devait être prévu par le transporteur ; que ce dernier aurait évité l'accident s'il avait visité son matériel et en avait vérifié

l'état. Cette preuve est déjà très difficile à faire, car elle suppose la connaissance des causes de l'accident. La victime est donc très mal partagée à ce point de vue. Mais ce n'est pas tout. Lorsqu'elle croira avoir fait sa preuve, le transporteur demandera à faire la preuve contraire, c'est-à-dire que l'accident était impossible à prévoir et constitue par conséquent un cas fortuit.

S'il s'agit de transport de choses, la victime est protégée par la présomption de l'article 1784 C. civ., qui la dispense de toute preuve ; la situation de l'expéditeur ou du destinataire est ainsi certainement meilleure que celle du voyageur blessé dans un accident ; toutes les fois en effet que la cause de la perte, du retard, ou de l'avarie sera inconnue, le demandeur gagnera infailliblement son procès ; dans tous ces cas, le voiturier ne pourra invoquer la force majeure : présumé en faute, il ne pourra prouver l'absence de faute, c'est à-dire l'impossibilité de prévoir l'événement dommageable et d'en empêcher la réalisation, les causes de cet événement restant inconnues par hypothèse. Le transporteur supporte alors les accidents anonymes, tandis que lorsque la preuve incombe au demandeur, tous ces accidents constituent des cas d'irresponsabilité, cas fortuits ou de force majeure (1).

---

(1) On avait songé à se servir du contrat intervenu entre le voyageur et le voiturier, pour faire bénéficier le premier de la présomp-

Mais lorsque la cause de la perte, du retard ou de l'avarie sera retrouvée, le voiturier aura toujours la ressource de combattre la présomption de l'art. 1784 en prouvant l'absence de faute de sa part.

Or, si la cause d'un accident de transport est très difficile à discerner pour celui qui en est victime,

---

tion de l'article 1784. Il faut supposer qu'une personne a assumé une obligation: un dépositaire par exemple a reçu un objet en dépôt; il doit le restituer; mais il ne le peut pas et se prétend libéré; il doit établir qu'il y a force majeure; le créancier n'a qu'à prouver l'obligation prise par le débiteur et ce dernier est tenu de restituer à moins qu'il ne prouve que la chose a péri par cas fortuit, force majeure. Si l'on suppose que le transporteur a, en contractant, assumé l'obligation de ne pas causer de dommage au voyageur, il devient, vis-à-vis de ce dernier, débiteur de sécurité, et la victime, pour demander réparation, n'a rien à prouver d'autre que le contrat. Pour échapper à la responsabilité qui pèse sur lui, le transporteur devra établir qu'il n'a pas pu éviter le dommage, qu'il n'a pas commis de faute, c'est-à-dire prouver la force majeure. Ce système préconisé en Belgique par M. Sainctelette (De la Responsabilité et de la Garantie) et en France par M. Sauzet (De la Responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents de travail) mettait ainsi tous les accidents anonymes à la charge du voiturier. Mais il n'a pas eu de succès. On lui a reproché d'aller à l'encontre de la volonté de l'une des parties, le voiturier, en lui prêtant l'intention d'assumer une obligation de sécurité, qu'il n'a jamais voulu prendre à sa charge. La Jurisprudence française, sauf une exception pour le Tribunal de commerce de la Seine et la Cour de Paris, n'a jamais admis l'application de l'article 1784 du Code civil au transport de personnes.

l'auteur de cet accident a au contraire en sa possession tous les éléments pour arriver à la déterminer.

Le voyageur en effet, enfermé dans un compartiment, et emporté à toute vitesse, ignore la succession des faits qui ont amené l'accident. Pour les connaître, il lui faudrait procéder à des « recherches techniques « qui échappent très ordinairement à sa compé- « tence..., connaître les obligations du personnel, le « profil et l'état de la voie, les règlements de toutes « sortes relatifs à la marche, à la composition, à la « vitesse des trains ». (Josserand « Les Transports », page 838).

Le transporteur, au contraire, en la personne des puissantes Compagnies de chemin de fer, abrité derrière un service de contentieux et un service technique admirablement organisés, par l'intermédiaire de son personnel intéressé à cacher les fautes qu'il a pu commettre, dirigera naturellement son enquête dans le sens de l'irresponsabilité. Il ne sera jamais en peine pour attribuer à l'accident une cause plus ou moins exacte et pour prouver que cette cause ne peut pas provenir d'une négligence de sa part.

Les conséquences seront la difficulté de la preuve pour la victime demanderesse et la facilité pour le voiturier, défendeur, de prouver le cas fortuit en établissant qu'il a pris toutes les précautions pour éviter l'accident.

La théorie qui égale l'absence de faute à la force majeure aboutit ainsi à des résultats très durs pour celui qui souffre le dommage.

Aussi la jurisprudence et la doctrine se sont-elles ingéniées à en pallier la rigueur soit par l'utilisation de l'article 1353 du Code civil, soit par une nouvelle interprétation de l'article 1384 du Code civil.

a) Utilisation de l'article 1353 du Code civil — La tendance générale a été, en même temps qu'on facilitait à la victime son rôle de demanderesse, de rendre de plus en plus difficile au voiturier la preuve de la force majeure et, dans certains cas, de ne pas l'admettre à se libérer en prouvant l'absence de faute. Le progrès a consisté à « concrétiser la notion « fuyante et subjective de la faute et à relâcher les « liens qui, dans la conception traditionnelle, unis- « saient si étroitement la responsabilité à l'idée de « culpabilité »(1). Les tribunaux ont utilisé dans ce sens l'article 1353 du Code civil qui permet de faire état de simples présomptions et les juges, appliquant cet article, ont admis que certains accidents faisaient présumer, par leur nature même, la faute du voiturier et engageaient objectivement sa responsabilité. Ce dernier ne pourra pas s'exonérer en prouvant que toutes les précautions ont été prises en vue d'éviter l'accident ; comme celui-ci a une cause interne, on l'attribue nécessairement à un fait de l'exploitation. La jurisprudence en est donc arrivée à admettre que certains événements étaient

---

(1) JOSSERAND, *op. cit.* II, n° 880.

exclusifs par eux-mêmes de la force majeure, à moins, nous le verrons, que le transporteur ne prouve que la cause de l'accident a une origine externe.

Ainsi ont été considérés comme engageant par eux-mêmes la responsabilité du voiturier :

1° *Le déraillement* : la jurisprudence pose en principe qu'un pareil accident ne peut provenir que de causes très limitées, imputables d'une manière presque absolue à la Compagnie ou à ses agents (mauvais état de la voie; vitesse excessive aux endroits dangereux; insuffisance ou avarie du matériel); qu'il est donc de bon sens et de raison qu'un déraillement implique *à priori* une faute et la responsabilité de la Compagnie (1) ;

2° *Les collisions de trains :* ces accidents, comme les précédents et pour les mêmes motifs (2), sont mis à la charge du voiturier, sans que la victime ait à prouver la faute ; cette dernière est toujours présumée, car la rencontre de deux trains ne peut provenir que d'une négligence du mécanicien ou des employés de la voie, et comme les deux trains appartiennent la plupart du temps au même propriétaire, il est indifférent que l'accident soit dû à la faute du conducteur de l'un ou du conducteur de l'autre ;

---

(1) Rouen, 3 déc. 1898 (D. 1899, 2, 316 — S. 1899, 2, 197). Trib. civ. Seine, 14 mai 1902 (*Gaz. Trib.*, 6 août 1902).

(2) Mêmes arrêts.

3° Certains accidents arrivés en cours de transport, et provenant d'un fait de l'exploitation : ainsi, si un voyageur tombe en cours de route d'une portière qui s'ouvre, il y a présomption que le loqueteau n'avait pas été hermétiquement fermé par les employés qui en avaient charge (1). La Cour de Riom pose en principe qu' « un accident de chemin de fer étant dû à des causes multiples et complexes, qui échappent le plus souvent au public, ignorant des détails du service, on ne saurait exiger des voyageurs, victimes d'un accident, la preuve directe du fait volontaire ou non qui a occasionné le dommage dont ils demandent la réparation ; il leur suffit de démontrer qu'à raison de sa nature et des conditions où il s'est produit, ce fait doit avoir nécessairement pour cause un acte ou une omission répréhensible de la Compagnie » (2). Et cette présomption est irréfragable, puisque la compagnie de chemin de fer, dans l'espèce de l'arrêt susvisé, offrait de prouver que les fermetures des portières avaient toutes été vérifiées par ses employés au départ et que la Cour ne l'a pas admis à se libérer en faisant cette preuve. Seule l'intervention d'une cause étrangère à l'industrie ou la faute de la victime aurait été des

---

(1) Riom, 27 janv. 1896 (D. 99, 2, 316 — S. 1897, 2, 9) et Trib. Seine, 21 janv. 1902 (Bull. ann., 1902, II, p. 162). Cour de Paris, 19 févr. 1902 (S. 1902, 2, 77).

(2) Cf. arrêt de Riom susvisé.

circonstances exonératoires constitutives de la force majeure, mais parce qu'elle n'a pas commis de faute, la compagnie ne peut pas rejeter sur la victime les conséquences du dommage, en attribuant ce dernier au hasard.

b) Nouvelle interprétation de l'article 1384 du Code civil. — Ces présomptions établies par application de l'article 1353 du Code civil, par la jurisprudence, ne s'étendent qu'à des hypothèses assez restreintes. Nous allons voir comment nos tribunaux sont arrivés à restreindre le nombre des cas d'irresponsabilité que peut invoquer le transporteur pour sa libération dans un domaine autrement vaste, nous voulons parler des accidents survenus par le fait des choses que le voiturier a sous sa garde ; les hypothèses de responsabilité du fait des choses comprennent en effet aujourd'hui presque tous les accidents de transports, les choses dont disposent les Compagnies de chemins de fer, transporteurs modernes, étant des plus nombreuses et des plus compliquées.

Les Tribunaux avaient déjà eu l'occasion de faire intervenir les articles 1385 et 1386 du Code civil en cas d'accidents dus au fait des animaux dont le transporteur a la garde ou au fait des bâtiments dont il est propriétaire ; les présomptions établies par ces articles venaient au secours des victimes dans bien des cas.

L'article 1385 du Code civil dispose que « le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert, pendant

qu'il est à son usage, est responsable du dommage qu'il a causé, soit que l'animal fut sous sa garde, soit qu'il fut égaré ou échappé ».

Cette disposition est assurément applicable dans les rapports entre voiturier et voyageurs ; elle vise aussi bien les accidents survenus à des tiers que les accidents survenus à des personnes qui ont contracté avec le propriétaire de l'animal ; il n'y a aucune raison de distinguer. Cette solution ne peut plus faire de difficulté aujourd'hui ; elle a été consacrée par la Cour de Cassation dans plusieurs arrêts (1) et par les Cours d'Appel de Poitiers (2) et de Douai (3) ; ces diverses décisions se placent dans l'hypothèse où la victime est un préposé du propriétaire de l'animal ; mais la solution serait *à fortiori* la même pour le voyageur.

Ce dernier, ainsi protégé par notre article, n'aura, pour obtenir réparation, qu'à prouver un rapport de causalité entre le fait de l'animal et le dommage. Quelle doit être la nature de ce lien de causalité ? Il faut que l'accident ait été déterminé par le fait propre du cheval qui traîne le véhicule (4). Si l'on suppose que la roue d'un véhicule se détache et que des

---

(1) Cass. 11 mars, 29 mai et 13 juillet 1902, au Sirey de 1902. I. p. 309, 310 et 448.

(2) Poitiers 7 déc. 1903. D. 1904. 2. 180.

(3) Douai 19 nov. 1906. S. 1907. 2. 63.

(4) Cass. 11 mai 1908. S. 1908, I. 216.

voyageurs soient blessés, l'art. 1385 ne s'appliquera pas, car il n'y a pas fait de l'animal, mais fait d'une chose, la roue de la voiture ; mais notre article s'appliquera au cas où un cheval emporté renverse et blesse ainsi un voyageur (1), ou au cas où il lui décoche une ruade.

Cette preuve une fois faite, la victime sera fondée à baser son action sur l'article 1385 du Code civil ; point ne lui sera besoin de relever une faute à l'encontre du propriétaire de l'animal ; bien plus, ce dernier, déclaré responsable par la loi en vertu d'une présomption de faute, ne pourra pas invoquer la force majeure, en demandant à prouver qu'il n'a pas commis de faute ; bien qu'il ait pris toutes les précautions usitées dans les circonstances où l'animal s'est trouvé, il n'en est pas moins responsable : la présomption de l'art. 1385, disent les tribunaux, est une présomption « *juris et de jure* » et n'admet pas la preuve contraire. Cette solution est définitivement consacrée par la jurisprudence (2).

---

(1) Cass. 29 mai et 2 juillet 1902 susvisés.

(2) Cass. 27 oct. 1885, S. 86. 1. 33 ; 9 mars 86, S. 86. 1. 244 ; 1er fév. 92, D. 92. 1, 501 ; 8 janv. 94, D. 94. 1. 403 ; 29 mai 1902, D. 1903. 1. 604 ; 2 juillet 1902, D. 1902. 1. 431 ; 5 fév. 1906, D. 1906. 1. 96, et pour la doctrine voy. Demolombe, t. XXXI, n° 654 ; Larombière, t. VII, p. 651 ; Aubry et Rau, t. IV, p. 771 ; Labbé, note Sirey 90. 4. 18.

L'opinion contraire qui admet le transporteur à invoquer le cas

Il en est de même de la présomption que l'art. 1386 établit contre le propriétaire d'un bâtiment ; ce dernier est responsable indépendamment de toute faute et ne peut se disculper en alléguant qu'il ignorait le mauvais état de sa chose ou qu'il n'a pas été en son pouvoir d'en empêcher la ruine. Tout le monde est d'accord à ce sujet.

D'autre part, la responsabilité édictée par ce texte fonctionne sans qu'il y ait à distinguer suivant que la victime était ou non liée avec l'auteur du dommage par un rapport contractuel (1) ; elle régit donc les

---

fortuit ou la force majeure en prouvant l'absence de faute, et qui explique par conséquent l'art. 1385 en faisant intervenir une présomption *juris tantum*, compte des partisans. Cf. PLANIOL, t. II, n° 920, LAURENT, t. XX, ; n° 629. Certains tribunaux ont admis le propriétaire de l'animal à prouver qu'il n'avait pas manqué de vigilance. Bourges, 14 mars 81. D. 81. 2. 111 ; Marseille 12 avril 98. *Gaz. Trib.* 98. 2. 110. Mais cette solution peut être considérée comme abandonnée aujourd'hui.

(1) Voy. cependant arrêt Cour de Paris, 17 janv. 1905, S. 1905, 2. 301, qui a refusé d'appliquer l'art. 1386 dans les rapports entre propriétaire et locataire. On prétend que la responsabilité dans ce cas ne dériverait pas du droit commun, mais du contrat et de l'obligation de garantie qu'il fait naître. Mais, comme le fait très justement remarquer M. Planiol, le contrat n'intervient, pour rendre le propriétaire responsable, que dans des hypothèses où de droit commun il ne le serait pas envers le locataire ; il doit donc être écarté en l'espèce, où la loi a déjà édicté la responsabilité du propriétaire.

dommages causés soit à des tiers, soit à des voyageurs.

Ces derniers n'auront donc qu'à prouver soit le défaut d'entretien, soit le vice de construction, en cas d'accidents causés par l'effondrement d'un mur ou de la toiture d'une gare ou d'un bâtiment quelconque appartenant au transporteur.

La Cour de Paris (1) avait même admis l'application de l'article 1386 dans une espèce où il s'agissait de l'explosion d'une chaudière à bord d'un bateau, assimilant ainsi le navire à un bâtiment. La victime était unie avec le propriétaire du navire par un contrat de louage de services ; mais la solution eût été la même si la victime eût été un passager.

Dans toutes les hypothèses où les articles 1385 ou 1386 s'appliquent, nous voyons donc que le domaine du cas fortuit et de la force majeure est considérablement réduit, puisqu'il ne servira de rien au transporteur de prouver qu'il n'a pas commis de faute, qu'aucune imprudence ne peut lui être reprochée ; cette preuve ne peut pas faire disparaître la responsabilité parce qu'elle n'enlève pas à l'accident son caractère interne ; seule une intervention étrangère ou la faute de la victime peut avoir cet effet.

Mais le domaine d'application des articles 1385 et 1386 est malgré tout assez restreint en matière de transport ; il est assez rare que des voyageurs soient

---

(1) D. 97, 1.433, S. 97, 1. 17.

blessés par la chute d'un bâtiment ; d'autre part, avec la transformation des modes de locomotion, l'article 1385 trouvera beaucoup plus rarement son application. Aujourd'hui, l'accident de transport sera surtout causé par une chose inanimée : wagon, locomotive, automobile, appareil quelconque.

Pendant longtemps ces dommages ont été traités comme ceux directement déterminés par le fait de l'homme ; la victime devait relever une faute personnelle à la charge du propriétaire de la chose.

Puis, avec les développements de l'industrie et sa transformation par suite des progrès de la science, les dommages causés par les choses inanimées devinrent de plus en plus nombreux, de plus en plus terribles, en même temps qu'ils revêtaient un caractère de plus en plus obscur ; d'où impossibilité pour la victime, ignorante des causes de l'accident, de prouver la faute de l'auteur du dommage ; la jurisprudence venait bien à son secours en établissant des présomptions de faute ; mais cet expédient était insuffisant.

C'est alors que l'on a songé à l'article 1384 du Code civil pour appliquer aux dommages causés par les choses, la même présomption que les articles 1385 et 1386 édictent pour les dommages causés par le fait des animaux ou des bâtiments. L'article 1384 porte que l'on est responsable « non seulement du « dommage que l'on a causé par son propre fait, « mais encore de celui qui est causé par le fait de

« personnes dont on doit répondre, ou des choses « que l'on a sous sa garde ».

Pendant longtemps l'on avait admis qu'en visant la responsabilité des choses, l'article 1384 ne faisait qu'annoncer les deux articles suivants du Code : 1385 et 1386. Toutes les choses autres que les animaux et les bâtiments restaient donc en dehors de notre article et les dommages causés par leur fait étaient régis par l'article 1382 du Code civil.

Puis, et à la suite de l'évolution dont nous avons parlé, on s'est avisé que l'article 1384 pourrait bien contenir le principe d'une responsabilité générale du fait des choses, et cette solution a fini par rallier à elle la grande majorité des auteurs (1) et a été consacrée par la plupart des Cours d'appel et par la Cour de cassation (1).

La victime protégée par l'article 1384, n'aura, comme dans le cas de l'article 1385 ou 1386, qu'à prouver que le dommage est bien arrivé par le fait de la chose, sans avoir à démontrer la faute du pro-

---

(1) Voy. pour la doctrine : LABBÉ, note S. 90, 4, 17.—SALEILLES: *Les Accidents du travail et la Responsabilité civile*, 1897 ; note D. 97, 1, 433. — JOSSERAND : *De la Responsabilité des choses inanimées* et notes DALLOZ 1900. 2, 289 — 1905. 2, 417 — 1907. 1, 177 — 1908. 1, 217 — 1909. 2, 245. — THALLER : *Droit commercial*, n° 1198.

Pour la jurisprudence : Cass., 16 juin 96. S. 97. 1. 19. — 8 mai 1906. D. 1907. 1, 457. — 22 janv. 1908. D. 1908. 1, 217. — Req. 25 mars 1908. D. 1909. 1, 73.

priétaire qui est présumée. D'autre part, cette preuve une fois faite, le propriétaire ne peut échapper à la responsabilité qui pèse sur lui en prouvant l'absence de faute ; la présomption de l'article 1384 est irréfragable ; du moment où il est établi que c'est par le fait de la chose qu'un accident a eu lieu, il importe peu que le propriétaire ne soit pas fautif.

L'application de l'article 1384 aux dommages survenus en cours de transport sera d'un grand secours aux victimes en leur facilitant d'abord leur rôle de demanderesses et ensuite en ne laissant pas au transporteur, propriétaire de la chose cause de l'accident, la possibilité de se libérer en prouvant qu'il a pris toutes les précautions utiles ; en ce qu'il limite ainsi le nombre des cas de force majeure, l'article 1384 sera utile à invoquer même dans les cas où l'article 1784 s'applique, c'est-à-dire dans le transport de choses ; l'expéditeur est bien en effet dispensé de faire la preuve, en vertu d'une présomption ; mais la jurisprudence que nous avons citée plus haut fonde l'article 1784 sur une présomption de faute, admet la preuve contraire et, si cette preuve est faite, la force majeure. Mais au cas où l'avarie subie par une marchandise ou le retard dans la livraison auront été causés par le fait de la chose du transporteur, l'article 1384 s'appliquant, l'expéditeur ne sera pas exposé à se voir opposer une exception de force majeure par son adversaire au procès, basée sur l'absence de faute de sa part.

La Jurisprudence a-t-elle fait l'application de l'ar-

ticle 1384 aux dommages causés par les choses du transporteur ? Les décisions que l'on peut rapporter en ce sens sont assez rares. Les tribunaux ont eu conscience d'avoir suffisamment protégé les victimes par l'établissement des présomptions à la charge du voiturier.

Citons néanmoins l'arrêt de Cassation du 16 juin 1896 (1) qui a fondé sur l'article 1384 la responsabilité du propriétaire d'un remorqueur dont la chaudière avait éclaté. La victime était dans l'espèce un mécanicien, mais la solution eût été la même si la personne blessée avait été un voyageur.

La Cour de Paris a rendu une Compagnie de chemins de fer responsable de plein droit de l'accident causé par l'ouverture d'une portière en cours de route « par application de la disposition de l'article 1384 « Code civil, aux termes de laquelle on est respon- « sable du dommage causé par les choses qu'on a « sous sa garde » (2) et la Cour de Besançon (3) a condamné la Compagnie actionnée par un voyageur dont la chute avait été déterminée par « la mauvaise disposition, dans un wagon, dont la Compagnie avait la garde, du tapis en caoutchouc qui se trouvait relevé en bourrelet à l'entrée de ce wagon » ; et pour justifier sa décision la Cour fait appel à la présomp-

(1) Cf. Supra.

(2) Paris 9 nov. 1909 (B. A. 1910. 2. 150).

(3) Besançon 15 déc. 1909 (S. 1910. 2. 174).

tion de faute établie par l'article 1384 du Code civil contre le gardien de toute chose dommageable à autrui et « qui ne peut être combattue que par la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime ».

Le tribunal de commerce de Marseille (1) a fait application de notre article dans une espèce où il s'agissait d'un accident causé à un voyageur par le fait de l'automobile qui le transportait. La Cour d'Aix (2) dans un arrêt du 12 janvier 1910 a fondé sur la disposition de l'article 1384 la responsabilité d'une Compagnie de tramways, dont un fil électrique avait, en se rompant, déterminé un accident. La Compagnie alléguait la force majeure, en offrant de prouver que les fils étaient régulièrement visités par ses ingénieurs. Mais la Cour a répondu que seule « l'intervention d'une influence étrangère n'ayant pas son principe ni son point de départ dans l'outillage » constitue le cas fortuit ou la force majeure et est susceptible de faire disparaître la responsabilité du propriétaire de la chose cause du dommage.

Ainsi donc, par l'établissement de présomptions, par l'utilisation des articles 1385 et 1386 du Code civil et par la nouvelle interprétation de l'article 1384, la Jurisprudence en est arrivée à améliorer considérablement la situation des victimes de dommages en

---

(1) 17 déc. 1909. Rec. Marseille 1910. 1. 115.

(2) Rec. Marseille 1910. 1. 131.

matière de transport ; la théorie classique a été rendue ainsi supportable.

Bien que la faute réelle ou présumée soit toujours visée par les tribunaux, on s'aperçoit, si l'on va au fond des choses, que la conception délictuelle qui, extérieurement et en façade paraît toujours donner la mesure de la Responsabilité, a été abandonnée dans bien des cas, sous la poussée des nécessités de la pratique ; et nous en arrivons à cette conclusion, que la Jurisprudence a admis l'imputabilité de faits non fautifs, c'est-à-dire de faits que la théorie classique pure assimilait au cas fortuit et à la force majeure.

DEUXIÈME PARTIE

Essais de Distinction du Cas fortuit et de la Force majeure

CHAPITRE Ier

Le Transporteur, responsable des Cas fortuits, n'est plus exonéré que par la Force majeure

Malgré l'importance des résultats pratiques auxquels l'œuvre jurisprudentielle en est arrivée, et malgré qu'elle ait considérablement réduit le nombre des cas acceptés comme fortuits et exonératoires, cette œuvre n'a que la valeur d'un expédient, d'un correctif à un principe qui, appliqué dans sa rigueur, conduit à des conséquences injustes. Et, comme tout expédient, elle est imparfaite et incomplète. « Seul, un système procédant d'une vue d'ensemble et appliqué sans corrections ni réticences, serait succeptible de parer indifféremment à toutes les éventualités, de donner une équitable satisfactiou aux intérêts que

l'accident de transport met en conflit » (1). On a essayé alors de poser un principe général de responsabilité pour le voiturier. On a remarqué, en parcourant les diverses espèces jugées par les tribunaux, que ces derniers avaient admis la responsabilité de faits non fautifs à la charge des Compagnies de transport, en créant des présomptions de faute. En étudiant ces événements, déraillements, collisions, chutes par la portière d'un train, etc., on a vu qu'ils présentaient un caractère commun : ils se rattachent tous à l'exploitation de l'industrie du transport ; tous ces accidents ont pour cause un fait industriel et se produisent dans l'intérieur du champ de l'exploitation réservé à cette industrie.

Il faut faire de tous ces faits une catégorie à part, et en rendre l'entrepreneur responsable non pas en vertu d'une présomption de faute, mais en vertu d'un principe de responsabilité générale, la responsabilité des cas fortuits qui embrassera précisément tous les événements dont nous venons de parler.

Ainsi est née l'idée d'une distinction entre les faits non fautifs désignés jusque-là indifféremment sous le nom de cas fortuits ou de force majeure, les uns pouvant engager la responsabilité, tandis que les autres ont une vertu libératoire absolue. On s'est servi des idées nouvelles qui se sont fait jour sur la Responsabilité. A l'idée de faute tend de plus en plus

---

(1) JOSSERAND, *op. cit.*

à se substituer l'idée de risque créé ; ce n'est pas parce qu'une volonté est coupable ou innocente qu'elle devra répondre ou non du dommage. « Car ce qui caractérise la responsabilité civile, ce n'est pas un éloge ou un blâme, ce n'est pas une peine ou un acquittement, c'est une charge pécuniaire (1). Et cette charge pèsera toujours sur quelqu'un, car il est impossible d'effacer le dommage lorsqu'il s'est produit.

Il y a toujours quelqu'un de responsable ; si ce n'est pas l'auteur, c'est la victime. Comme le dit M. Josserand, la responsabilité peut se réaliser en nature ou en argent, en nature si la victime supporte sans recours le dommage, en argent si l'auteur est condamné à une réparation pécuniaire. Cela étant, il ne s'agit plus de juger la conduite d'une personne pour déterminer qui sera responsable. Il faut faire un choix entre l'auteur et la victime. C'est là le point capital de la théorie nouvelle. Or, la théorie classique ne fait pas ce choix.

Un dommage s'étant produit, on peut diviser en deux grandes classes les causes qui l'ont amené : ou bien il est dû à un fait de l'homme, ou bien il est le fait des éléments naturels, des forces matérielles non appropriées, c'est-à-dire, au sens strict des mots, du cas fortuit et de la force majeure.

Comment la théorie traditionnelle va-t-elle opérer la réparation des dommages ainsi causés ?

---

(1) Teisseire, *op. cit.*

A la victime elle fait supporter le cas fortuit et la force majeure. Dans le sens restreint que nous venons de donner à ces mots la décision n'aurait rien d'injuste ; mais nous avons vu que, par cas fortuit et force majeure, la théorie classique entendait non seulement le fait des éléments, mais encore le fait de l'homme exempt de faute (1). Mais alors l'équilibre est rompu ; l'auteur aura à supporter ses fautes, la victime les siennes ; cela est juste , mais elle aura en outre à supporter tous les faits de l'auteur qui ne sont pas des fautes, et voilà où est l'injustice. Pour la faire disparaître et pour rétablir l'équilibre il n'y a qu'à mettre à la charge de l'auteur les conséquences de ses faits qui ne sont pas des fautes.

Ainsi s'est opérée une scission dans le bloc des faits non fautifs : cette scission doit pouvoir s'exprimer par des mots ; elle doit se traduire dans la terminologie qui ne saurait, à peine d'indigence manifeste, offrir un vocable unique pour caractériser deux catégories de faits absolument distinctes l'une de l'autre (2). Appelons cas fortuits les faits non fautifs imputables à l'auteur et force majeure ceux qui ne pourront jamais engager la responsabilité et, faisant l'application de ces principes au contrat de transport, nous dirons que le transporteur répond

---

(1) Cf. Teisseire. Thèse précitée, p. 153 et suivantes.

(2) Josserand, *op. cit.*, n° 571.

des cas fortuits et que seuls les cas de force majeure font disparaître la responsabilité.

On justifie la distinction entre les deux expressions jadis synonymes en s'appuyant sur les déclarations du législateur lors de la discussion de la loi de 1898 et en invoquant aussi certains articles du Code.

En 1882, M. Tolain, rapporteur du projet de loi sur les accidents du travail, avait l'idée de la distinction entre le cas fortuit et la force majeure. Après avoir constaté la confusion dans nos codes et l'emploi des deux terminologies l'une pour l'autre, il ajoutait : « Il n'en est pas moins vrai que certains de ces cas, abstraction faite de la dénomination qu'on leur donne, présentent un caractère spécial qui manque à certains autres. Les uns sont nécessairement et par eux-mêmes et d'emblée, exclusifs de toute faute initiale de l'homme, tels le feu du ciel, les tremblements de terre, la tempête, l'inondation, la guerre, le fait du prince. Prouver leur existence, c'est prouver que le sinistre n'est imputable à personne ».

En 1889 (*Journal Officiel* du 20 mars 1889), M. Tolain déclarait qu'il fallait distinguer le cas fortuit de la force majeure. Le chef d'industrie, disait-il, n'est pas responsable des orages, tempêtes, inondations, tremblements de terre, guerre, mort subite ou évanouissement d'ouvriers. Ces événements-là ne sont pas des cas fortuits. Nous appelons fortuit l'accident imprévu provenant du travail ou survenant à l'occasion du travail. La loi suisse du 25 juin 1881 dispose que le fabricant est responsable, lors même

qu'il n'y a pas faute de sa part, du dommage causé à un employé ou à un ouvrier tué ou blessé dans les locaux de la fabrique par le fait de l'exploitation. Le fabricant ne peut s'exonérer qu'en prouvant la force majeure ou la faute de la victime ou des actes criminels ou délictueux commis par des tiers.

Ce qu'il faut entendre par force majeure, dit M. A. Martin dans son étude des lois fédérales sur la Responsabilité civile, « ce n'est pas tout cas fortuit, c'est tout événement déterminé, attribuable à une cause extérieure et qui malgré la diligence la plus grande possible, ne pouvait être prévu ni évité, comme par exemple la foudre.

Le législateur moderne a donc une tendance à séparer les cas de force majeure exclusifs de toute responsabilité des cas fortuits qui sont la conséquence d'une exploitation et engagent la responsabilité du directeur de cette exploitation. Le Code lui-même, ajoute-t-on, pour certaines personnes, n'a admis que la force majeure comme cause d'exonération, laissant les cas fortuits à leur charge. L'article 1954 du Code civil décide que les aubergistes et hôteliers ne sont pas responsables « des vols faits avec force armée ou autre force majeure ». L'article 1754 du Code civil après avoir mis à la charge du fermier les réparations dites locatives, fait exception pour les dégâts causés par la grêle « ou autres accidents extraordinaires et de force majeure ».

Enfin les articles qui visent la responsabilité contractuelle du voiturier, 97, 98, 103 al. 1 et 2, et 104

du Code de commerce, ne parlent que de la force majeure comme cause d'exonération ; le législateur a donc admis implicitement la responsabilité des cas fortuits. Les partisans de la nouvelle théorie se sont emparés de ces textes dans lesquels ils ont vu une omission intentionnelle des mots « cas fortuits » qui sont ordinairement dans le Code suivis des mots « force majeure ». Le débiteur répondra donc de certains faits non fautifs.

On se rappelle que la théorie classique basait la responsabilité contractuelle du voiturier sur une présomption de faute et que la preuve de l'absence de faute équivalait à la preuve de la force majeure. Le transporteur qui avait pris toutes les précautions, qui s'était comporté en bon père de famille vis-à-vis d'un événement était libéré ; c'était logique, car il est de principe que les présomptions légales peuvent être détruites par la preuve contraire, du moment qu'elles ne servent pas de base à l'annulation d'un acte ou au refus de l'action en justice. (Art. 1352 Code civil). Cette preuve négative de la non culpabilité ne suffira plus dans la théorie nouvelle pour constituer la force majeure ; la responsabilité du débiteur qui n'exécute pas ses obligations et en particulier du voiturier en cas de perte, avarie ou retard, n'est plus fondée sur une présomption de faute, mais sur l'inexécution même : celle-ci peut provenir de causes diverses, d'une faute du debiteur peut-être, ou de faits qui ne constituent pas une faute ; peu importe au créancier qui ne voit à bon droit qu'une chose : l'inexécution de l'engage-

ment contracté. On justifie ainsi la distinction entre le cas fortuit et la force majeure, soit qu'on se place dans l'hypothèse de l'art. 1382, soit qu'on étudie la responsabilité contractuelle. L'auteur d'un dommage, de même que le débiteur qui n'exécute pas son obligation, répondent des cas fortuits et ne sont libérés que par la force majeure.

Le principe de la distinction une fois posé, il faut trouver un criterium.

Quels sont les événements qui seront classés parmi les cas fortuits et quels sont ceux qui seront constitutifs de la force majeure ?

Plusieurs auteurs se sont attachés à résoudre le problème et différentes théories ont été émises à ce sujet. Les uns ont cru pouvoir poser le criterium de la force majeure en étudiant l'événement qui la constitue, en soi et objectivement ; les autres ont vu la solution dans l'examen de la connexité qu'il peut y avoir entre le fait de l'entrepreneur et l'accident, la force majeure consistant précisément dans l'absence de cette connexité.

CHAPITRE II

Examen des diverses Théories et du Criterium qu'elles donnent de la Force Majeure

a.) La Force Majeure définie d'après la Consistance objective de l'Evénement: Extériorité et Notoriété

Théorie de M. Exner

Le jurisconsulte autrichien Exner, professeur à Vienne, dans son livre sur la « Notion de la Force majeure, Théorie de la Responsabilité dans le Contrat de Transport », préconise la théorie objective. Il remarque que la théorie de la faute est insuffisante parce qu'il est le plus souvent impossible pour la victime de prouver cette faute. L'expéditeur et le voyageur sont dans une situation très inférieure au point de vue de la preuve, l'expéditeur n'ayant aucune connaissance des circonstances d'un accident arrivé à des distances souvent considérables de l'endroit où il est, et le voyageur, enfermé dans une voiture ou un wagon, ne pouvant se rendre compte des causes de l'accident. Et le déplacement de la preuve par l'effet du contrat ne modifie que très peu la situation, si l'on permet au transporteur de prouver l'absence de faute, si on le laisse devant le juge décrire la façon dont il s'est conduit en face de l'accident et essayer de démontrer qu'il a pris toutes les précautions.

Il aura fait une enquête immédiate sur place. Il a à son service une légion d'employés qui conduiront nécessairement l'enquête dans le sens de l'irresponsabilité. Et la victime n'aura pas de recours dans des cas où il est pourtant infiniment probable que l'accident a été causé par le transporteur.

Puisque l'examen de la conduite personnelle de l'auteur en face d'un événement produit ces injustices, supprimons cet examen pour la détermination de la force majeure.

Eliminons la question de faute dans le débat entre le transporteur et l'expéditeur et posons en principe que le transporteur est responsable, indépendamment de toute faute, d'une façon générale, de tous les dommages qu'il cause et ce, en vertu d'un motif d'intérêt public.

Une fois ce principe posé, nous établirons une exception quand le caractère fortuit de l'accident sera évident au premier abord, car nous ne voulons atteindre que la faute ; quand il est évident qu'il n'y a pas faute, il serait injuste de condamner, il faut donc établir une exception. Mais la force majeure se déterminera par la consistance extérieure de l'événement. L'examen subjectif de la conduite de l'auteur est abandonné et le criterium sera objectif. C'est en étudiant l'événement en lui-même et en voyant s'il réunit certaines conditions, que nous déterminerons son caractère de force majeure. La question de faute est ainsi complètement éliminée. On ne considère pas le

plus ou moins de diligence, mais simplement les apparences extérieures de l'événement.

Pour constituer la force majeure, l'événement devra réunir deux conditions, l'une comportant un élément qualificatif et l'autre quantitatif; il devra d'abord être matériellement extérieur à l'entreprise: *C'est l'élément qualificatif.*

Tous les événements qui se passent à l'intérieur de l'entreprise ne sont pas absolument clairs et n'excluent pas *à priori* l'idée de faute.

Donc, seuls les événements extérieurs seront force majeure. Mais encore faudra-t-il pour cela que l'événement extérieur réunisse certaines conditions qui constituent l'élément *quantitatif.*

Ce devra être un événement anormal, que l'on ne rencontre pas dans le cours ordinaire de la vie, que l'on ne peut pas prévoir.

Il y a certains événements « comme le ramollissement des rues par les tempêtes de l'été, la neige et la gelée en hiver, le débordement des fleuves et des ruisseaux au printemps », qui sont des événements ordinaires. Les vols avec effraction, les actes de fous, ivrognes, enfants rentrent dans le cadre des événements auxquels toute entreprise est normalement exposée: Ce ne sont pas des cas de force majeure, mais de simples cas fortuits. D'autre part, l'extraordinaire attire l'attention de l'homme: d'où il n'y a pas à craindre de la part du transporteur de dissimulation, ou une enquête incomplète faite en sa faveur lorsqu'il prouvera ce fait extraordinaire; tout le

monde l'aura vu et par conséquent il n'y aura aucun doute sur son authenticité.

L'extraordinaire est en même temps l'inévitable.

« Sans doute il peut y avoir des ressources contre l'inouï et le monstrueux, mais on ne les aura généralement pas sous la main et celui qui ne les aura pas employées n'encourt aucun reproche ! Le cas de force majeure est ainsi l'événement extérieur que l'on ne pouvait ni prévoir, ni éviter parce qu'il dépasse la mesure des événements normaux de la vie.

Parmi les événements extérieurs, on fait donc une distinction et seuls entraînent l'irresponsabilité les événements extraordinaires.

Tous les événements qui, quoique extérieurs à l'exploitation, sont normaux, se rencontrent dans le cours ordinaire de la vie, seront des cas fortuits simples.

Quant aux événements intérieurs à l'entreprise, ils seront toujours des cas fortuits et le transporteur répond des cas fortuits.

Le criterium de la force majeure ainsi posé, Exner fait observer qu'il reste objectif : le juge n'a qu'à examiner si l'événement en lui-même réunit le caractère d'intensité qui dépasse ce que l'on doit prévoir dans le cours normal de l'existence.

Lorsque le transporteur a fait valoir et a établi la force majeure, tout n'est pas fini. Sa responsabilité pourra néanmoins être engagée, s'il avait pu éviter les effets de la force majeure et s'il ne l'a pas fait : il est alors en faute. Exner reconnaît que le juge est obligé alors d'en revenir à l'examen de la conduite

du transporteur en face de l'événement force majeure. Mais la question de la faute ne se pose que si le transporteur a déjà prouvé la force majeure. S'il ne l'a point établie et avec les caractères que nous venons de poser, il sera responsable. La question de faute se distingue donc nettement de la question de la force majeure : « Le principe général aux termes « duquel chacun répond de sa faute trouve donc son « application en matière de transport, sans qu'il soit « nécessaire d'obscurcir le caractère objectif de la « notion de force majeure en y introduisant un élé- « ment subjectif. Nous évitons ainsi la confusion « dans laquelle tombe la doctrine dominante lors- « qu'elle nie l'existence de la force majeure du mo- « ment que la faute et la responsabilité ont été cons- « tatées....»

Le champ de l'irresponsabilité est ainsi considérablement restreint. Si nous comparons la doctrine que nous venons d'exposer avec la théorie de la faute, nous voyons en effet :

1° Que tous les événements intérieurs ne seront jamais force majeure et par conséquent, si une machine explose, si un train déraille, on ne permettra jamais au transporteur d'établir que cette explosion, ce déraillement sont dus au hasard en prouvant l'absence de faute de sa part ;

2° Que ce dernier ne pourra échapper à la responsabilité qui pèse sur lui en vertu d'un motif d intérêt général, que s'il rattache le dommage à un événement extérieur considérable et anormal.

Critique. — Telle est dans ses grandes lignes la théorie proposée par M. Exner.

La notion qu'il donne de la force majeure diffère profondément de celle qu'en avaient les auteurs classiques et les tribunaux qui les avaient suivis.

Pour ces derniers, en effet, le dommage ne pouvait pas être attribué à une activité lorsque cette activité n'était pas fautive, et la force majeure avait ainsi un caractère négatif, consistant dans l'absence de faute. Exner exige que le dommage soit rattaché à un fait précis qui soit en dehors de l'entreprise. La force majeure a ainsi dans sa théorie un caractère positif et objectif, seuls pouvant constituer la force majeure les événements réunissant l'élément quantitatif et l'élément qualificatif, tels que nous les avons définis. La force majeure est ainsi une exception au principe de la responsabilité générale du transporteur. Voilà une première erreur de la théorie objective. La force majeure n'est pas une exception à un principe de responsabilité, mais la contre-partie de ce principe, le réciproque d'une règle: On répond du dommage que l'on cause, on ne répond pas de celui que l'on ne cause pas. Tout cela s'éclaircira plus tard. Qu'il nous suffise de montrer pour le moment qu'il est faux de poser en principe que le transporteur est responsable de plein droit de tous dommages survenus en cours de transport. Cette thèse ne saurait en effet s'appuyer sur l'intention des parties. Le transporteur n'est pas assureur et n'entend jamais l'être. Il ne peut vouloir par conséquent répondre d'accidents autres que ceux

qui lui sont imputables. Trouvera-t-on une justification à ce principe dans la loi ? Certaines législations ont en effet rendu le voiturier responsable de plein droit de tous les accidents survenus en cours de transport et certains auteurs (1) appellent de tous leurs vœux le vote d'une loi appliquant au transporteur les mêmes principes de responsabilité que la loi de 1898 au patron. Nous verrons que l'intervention du législateur est inutile. Nous repoussons l'idée d'une responsabilité aggravée en notre matière. En tous cas, l'intervention législative ne s'étant pas encore produite en France, nous sommes sous l'empire des principes généraux et les textes du Code relatifs au transport ne font qu'appliquer ces derniers. La force majeure n'y est donc pas considérée comme une exception à une règle de responsabilité absolue. Les articles 103 et 104 du Code de commerce et 1784 du Code civil disent bien que le voiturier répond de la perte, du retard ou de l'avarie, à moins qu'il ne prouve la force majeure et cette rédaction pourrait donner à croire que la force majeure est établie comme une exception ; mais il n'en est rien. La pensée développée du législateur est celle-ci : Le transporteur répond des dommages (perte, avarie, etc.) qui lui sont imputables ; il ne répond pas de ceux arrivés par un cas de force majeure ; seulement il doit prouver la force majeure, non pas parce qu'il est responsable

---

(1) JOSSERAND, page 784.

de plein droit, mais en vertu simplement de cette règle de preuve que le débiteur d'un corps certain, qui ne restitue pas la chose à lui confiée, doit prouver « la cause étrangère qui ne peut lui être imputée », le créancier ayant fait toute sa preuve en établissant l'obligation primitive et son inexécution.

D'ailleurs pourquoi poser une règle pour établir immédiatement des exceptions très nombreuses à cette règle ; car enfin, et bien qu'on en restreigne le nombre, les cas de force majeure, même pour Exner, comprennent des hypothèses très variées : fait du prince, fait des éléments, des ennemis, etc., etc...

Cette théorie manque ainsi d'unité, de cohésion. Parce que la preuve de la faute est difficile à faire, on rend le transporteur responsable en principe de tous dommages survenus en cours de transport. C'est tomber dans l'excès contraire. Mais, ajoute Exner, nous ne voulons atteindre que la faute, et quand il est évident qu'il n'y a pas faute, nous donnerons l'exception de force majeure. Seulement le juge n'a pas à apprécier ces cas non fautifs. Sa mission se borne à voir s'ils réunissent certaines apparences objectives et extérieures, s'ils rentrent dans ce qu'Exner appelle tel ou tel calibre. Et finalement, tous les cas non fautifs qui ne rentreront pas dans ces calibres ne seront pas des cas de force majeure : C'est une nouvelle exception à l'exception.

Les principes qui servent de base à la théorie que nous venons d'exposer sont donc absolument incertains, puisqu'on est obligé d'y apporter immédiate-

ment des dérogations. Nous avons déjà dit que seul un système appliqué sans réticences ni corrections peut donner le criterium de la force majeure. On ne peut pas séparer le problème de la force majeure de celui de la responsabilité. C'est le même principe qui doit nous servir à les résoudre tous deux.

Or, toute question de responsabilité ou d'irresponsabilité suppose nécessairement l'examen d'un rapport, premièrement entre un dommage et un fait, et deuxièmement entre ce fait et une activité humaine. C'est ce rapport qu'il faut étudier, et dont il faut préciser la nature. Peu importe le fait en lui-même et ses caractères objectifs. Ce qui nous intéresse, c'est de savoir l'influence de ce fait sur le dommage, et le lien de connexité qu'il peut y avoir ou ne pas y avoir entre ce fait et l'initiative de l'homme.

Les qualités d'un événement considéré en lui-même sont indifférentes pour la détermination de la responsabilité.

Qu'importe qu'un fait soit important ou ne le soit pas ? De petites causes peuvent produire de grands effets et de grandes causes peuvent avoir des effets insignifiants. Pourquoi alors n'attribuer une vertu libératoire qu'aux événements considérables ? Un chasseur tire un coup de fusil sur un voyageur qu'il blesse ; un bœuf se couche sur la voie et fait dérailler un train ; un individu déboulonne un rail ou déplace une aiguille. Tous ces événements ne sont pas, dans la théorie d'Exner, des cas de force majeure, mais de simples cas fortuits dont répond le transporteur,

parce qu'ils n'ont pas ce caractère de grandeur et de notoriété qui seul est exclusif de toute responsabilité.

Cela est injuste et injustifiable. Car qu'importe, au point de vue de la réalisation du dommage ou de l'accident, ce caractère que l'on exige ?

Pourquoi la présence d'un troupeau de bœufs sur la voie serait-elle un cas de force majeure et la présence d'un seul bœuf ne le serait-elle pas, du moment qu'il est constant que ce seul bœuf suffit pour faire dérailler le train ? Pourquoi, si une vingtaine de brigands déboulonnent un train et provoquent une catastrophe, admettre qu'il y a là un cas de force majeure, et ne pas l'admettre si le déraillement est dû à l'acte criminel d'un seul homme ? Ce fait n'est pas plus imputable au transporteur dans un cas que dans l'autre. L'élément quantitatif doit donc être éliminé, parce qu'il ne donne pas une mesure exacte de la force majeure. Il en est autrement de l'élément qualificatif, l'extériorité du fait par rapport à l'entreprise.

La théorie d'Exner, sur ce point, a été présentée avec une grande force d'argumentation et a été adoptée en France par des jurisconsultes éminents avec quelques modifications.

Nous savons que pour Exner l'événement extérieur est celui qui provient du dehors ; il y a pénétration d'une cause externe dans le milieu social où vit la victime : c'est la tempête, le brigandage, la guerre, l'invasion ; au contraire, les événements qui se pas-

sent à l'intérieur de l'entreprise, explosion de chaudière, incendie, etc., sont de simples cas fortuits.

Mais tel qu'il est défini, ce caractère d'extériorité encourt les mêmes critiques que le caractère de grandeur que nous avons rejeté. Exner a eu le tort d'appliquer sa définition d'extériorité objectivement au fait en lui-même, au lieu de l'appliquer au rapport entre le fait et le dommage.

Ainsi une marchandise faussement déclarée fait explosion et détériore d'autres objets : c'est un simple cas fortuit. Cela peut être injuste, reconnaît Exner, et l'on trouve peut-être d'autres cas où se rencontre la même iniquité, mais ainsi le veut notre principe, aux termes duquel il est nécessaire d'exclure toute appréciation sur le fonctionnement intérieur de l'entreprise, un pareil travail supposant nécessairement l'examen de la faute.

Lorsqu'un principe conduit à des conséquences que l'on reconnait être manifestement injustes, c'est que ce principe est faux. Des événements intérieurs peuvent constituer des cas de force majeure et à l'inverse des événements extérieurs peuvent ne pas exclure la responsabilité du transporteur. Le criterium proposé par Exner n'est donc pas fondé. C'est le reproche qu'adresse à ce dernier M. Colin (1). Il remarque que ce caractère d'extériorité se retrouve aussi bien dans les événements classés comme cas de force majeure

---

(1) Note au *Dalloz* 1904, II. 73.

que dans certains rangés parmi les fortuits. Ainsi, le vol simple et le vol à main armée sont tous deux des événements extérieurs à l'entreprise, et pourtant le premier est un cas fortuit, tandis que le deuxième est un cas de force majeure. De même, la foudre, qui est le type le plus caractérisé de l'événement extérieur, peut être un simple cas fortuit dont le patron, l'entrepreneur seront responsables si l'industrie, l'exploitation dans le milieu de laquelle cette force extérieure a fait irruption, étaient susceptibles, par leur nature, d'attirer cette force ou d'en aggraver les effets dommageables.

De même encore la chaleur, en temps qu'elle agit sur les centres nerveux du cerveau humain, est un événement de provenance externe. Et cependant la mort d'un ouvrier sera un cas fortuit, si les conditions de fonctionnement de l'entreprise augmentaient les risques d'insolation.

Le caractère d'extériorité, tel que le définit Exner, ne peut donc pas servir de base à la distinction des cas fortuits et des cas de force majeure.

Malgré toutes les critiques que nous venons de formuler contre la théorie de M. Exner, il n'en faut pas moins reconnaître que ce jurisconsulte a eu le premier le mérite de tenter un essai d'élargissement de la responsabilité du transporteur et d'attaquer ouvertement la théorie classique et le principe intangible de la faute, jusque-là considéré comme la seule base du droit à une indemnité pour la victime d'un accident de transport. Mais il a eu le tort de donner de la

force majeure une notion trop objective. Sans doute les théories actuelles de la responsabilité ont renoncé à définir la force majeure par la mesure subjective des efforts faits en face d'un événement. Mais parce qu'il voulait abandonner le subjectivisme classique, Exner est tombé dans l'excès contraire.

Il y a cependant dans la notion d'extériorité une idée juste. Mais il faudra quelque peu changer le sens de ce mot et nous aurons une définition plus exacte de la force majeure.

b) La Force Majeure définie d'après le caractère absolu de l'obstacle à l'exécution de l'obligation

Théorie de M. Colin

M. Colin, dans une note au Dalloz de 1904 (1), propose une définition nouvelle de la force majeure.

Nous avons déjà vu qu'il critiquait la théorie d'Exner, en temps qu'elle distinguait le cas fortuit de la force majeure, d'après le caractère d'extériorité de l'événement. La vérité, dit M. Colin, est que ce caractère est commun à l'un et à l'autre. Cela ressort de la loi elle-même. L'article 1147, en effet, prévoit qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, quand l'exécution provient d'une cause étrangère et qui ne peut être imputée au débiteur ; et l'article 1148 distingue, parmi ces causes étrangères, le cas fortuit et la force

(1) Cf. Supra.

majeure qui sont ainsi tous deux des événements extérieurs.

La force majeure est, suivant M. Colin, l'obstacle absolu à l'exécution du contrat, et le cas fortuit l'obstacle relatif par rapport aux moyens dont dispose le débiteur. Cette distinction sera, d'ailleurs, le plus souvent sans intérêt, car l'obstacle relatif, comme l'obstacle absolu, est une cause de libération ; le débiteur, dit notre auteur, ne répond, en effet, que de lui et ne peut que s'engager à faire tout son possible pour remplir ses obligations avec ses propres moyens. Par exception, dans certaines situations — le contrat de transport est de celles-là - l'obstacle relatif ne sera pas libératoire, le débiteur s'étant engagé à vaincre tous les obstacles qui ne sont pas absolus.

Critique. — Cette théorie encourt d'abord le reproche de ne pas donner de définition de la force majeure. Elle dit bien que celle-ci consiste dans un obstacle absolu, mais ce qu'elle ne dit pas et ce qu'il était essentiel de savoir, c'est quand il y a obstacle absolu à l'exécution d'un contrat. Sera-ce lorsque cet événement ne pouvait être empêché par aucun moyen humain, en l'état actuel de la science ?

Mais cette définition ne caractérise pas la force majeure et comprend aussi bien les cas fortuits, si l'on désigne, sous cette expression, des hypothèses d'irresponsabilité. Le débiteur, quelle que soit sa situation, à moins bien entendu d'une clause contraire dans le contrat, ne pourra pas se prétendre libéré et

invoquer le cas fortuit, en alléguant que ses moyens propres ne lui permettaient pas d'éviter le dommage. Il est inexact de poser en principe, comme le fait M. Colin, que l'homme ne peut répondre que de lui-même ; il répond de toutes les forces qu'il s'est appropriées et de toutes les initiatives qu'il a sous sa direction : Et par conséquent, quelle que soit sa profession, qu'il soit transporteur, directeur d'usine, entrepreneur, il répond de tous les dommages qui ont leur source dans son exploitation ; peu importe que les moyens dont il disposait ne lui aient pas permis de remplir ses obligations ou d'éviter un accident ; il n'avait qu'à se prémunir à l'avance contre toutes les éventualités.

D'autre part, quelles sont les situations qui comportent la responsabilité des cas fortuits ? Comment les distinguer de celles qui n'admettent que la force majeure comme cause de libération ? M. Colin fait rentrer le contrat de transport dans les premières sans en donner de raison sérieuse. Il dit, il est vrai, que le transporteur s'est engagé à vaincre tous les obstacles qui ne sont pas absolus. Mais cette supposition est invraisemblable. Si de droit commun l'obstacle relatif constitue une cause d'exonération, le transporteur a dû entendre bénéficier de ce droit commun, et ne pas contracter des obligations plus lourdes.

Donc le criterium proposé par M. Colin doit être abandonné. La force majeure est toujours l'événement sur lequel le débiteur n'a aucun moyen d'action d'une manière absolue, parce que cet événement a

son point de départ en dehors de l'exploitation où il s'est produit.

c) La Force Majeure définie par l'absence de connexité entre l'Entreprise et le Dommage

M. Thaller (1), et après lui, M. Bourgoin (2), et M. Josserand (3), ont remarqué que pour échapper aux critiques dont la théorie d'Exner avait été l'objet, il n'y avait qu'à préciser la détermination de l'élément qualificatif et à « spécifier que l'extériorité dont il s'agit ici n'a rien de matériel, rien de géométrique, mais qu'elle est purement juridique et intellectuelle ». Ces auteurs adoptent donc l'extériorité comme criterium de la force majeure, mais ce mot n'a plus ici le sens qu'il avait pour Exner. Il signifie l'absence de rapport de connexité entre le fait dommageable, d'une part, et celui du débiteur, du transporteur, d'autre part. Lorsqu'un événement n'a aucun rapport de connexité avec une entreprise, il constitue pour le propriétaire de cette entreprise une cause de libération, quand bien même il se serait passé dans le cercle de l'entreprise. C'est ainsi que l'attentat commis par un tiers sur la personne d'un

---

(1) *Précis de Droit Commercial*, p. 633, nos 1195-1198.

(2) Thèse. Lyon, 23 juin 1902.

(3) *Annales de Droit Commercial*, 1909, p. 361, et « Les Transports », *op. cit.*, p. 468 et suiv.

voyageur est un événement extérieur au sens juridique du mot, bien que s'étant passé à l'intérieur d'un wagon. Exner voyait là un simple cas fortuit. « L'incendie qui consume une usine, une gare de chemin de fer, a peut-être été déterminé par une flammèche venue du dehors : il n'en devient pas pour cela un cas de force majeure de nature à innocenter par lui-même l'industriel, le transporteur, qui n'exécute pas les engagements assumés : il n'en conserve pas moins un caractère interne très accusé ; il demeure l'accident industriel, le risque de l'entreprise au fonctionnement duquel il est inhérent — à moins cependant que le débiteur ne soit en mesure de le rattacher à une cause précise, extérieure à son action, en ce sens qu'elle aurait pu se manifester et produire les mêmes effets dans tout autre milieu, et à l'encontre de toute autre personne, et qu'elle est donc douée d'une puissance dommageable abstraite » (1). Lorsqu'il n'y a pas de connexité entre le fait dommageable et le milieu, l'organisme où il s'est produit, il y a force majeure. Au cas contraire, l'événement est un cas fortuit et le patron, le voiturier répondent des cas fortuits qui sont la réalisation des risques inhérents à l'industrie.

La force majeure est ainsi l'événement qui fait en quelque sorte « irruption du dehors » empêchant le débiteur de remplir son obligation : c'est la force

---

(1) JOSSERAND, *op. cit.* p. 470.

douée d'une puissance dommageable abstraite, le risque de l'humanité, qui pèse sur tout homme indépendamment des conditions spéciales dans lesquelles il se trouve, soit dans une usine, soit dans un wagon.

Le cas fortuit, c'est au contraire l'événement qui naît des conditions mêmes de l'entreprise. C'est le résultat de la collaboration de l'homme et des forces de la nature. L'entrepreneur doit en être rendu responsable, dit M. Thaller, car, en vertu de l'art. 1384, on répond des choses que l'on a sous sa garde, comme on répond du fait des préposés que l'on emploie.

Le voiturier se porte donc garant de la valeur de son outillage, comme il répond des agents qu'il emploie. Cette responsabilité, en cas d'accident, d'avarie ou de retard, subsistera quand même il serait établi qu'il a procédé à un contrôle suffisant sur son outillage, sur ses agents ; il importe peu que l'un des facteurs se soit dérobé à son rôle sans une faute des directeurs de l'entreprise. Cette dernière demeure tenue de réparer le dommage. Elle ne peut être libérée que si elle prouve la pénétration d'une cause externe dans le milieu professionnel, c'est-à-dire la force majeure.

On a essayé de trouver dans les textes une base à cette distinction et l'on a vu dans les articles 1953 et 1954 du Code civil l'application de la Responsabilité des cas fortuits.

Le premier de ces articles ne déclare-t-il pas les hôteliers et aubergistes responsables du vol commis

par les étrangers dans leur hôtel, et ne met-il pas ainsi à leur charge les risques de vol que comporte leur industrie, événements intérieurs causés par le fonctionnement même de cette dernière ; tandis que l'article suivant les exonère en cas de vol avec force armée ou autre force majeure, c'est-à-dire en cas d'événements résultant de l'irruption dans l'entreprise d'une force extérieure et étrangère à son fonctionnement ?

La théorie que nous venons d'exposer, comme la théorie d'Exner, renonce à définir la force majeure par l'examen de la conduite de l'auteur. Mais elle abandonne le point de vue purement objectif auquel s'était placé le jurisconsulte autrichien ; on ne considère plus l'événement qui a causé le dommage en lui-même, mais on examine le rapport qu'il y a entre cet événement et ce dommage ; et l'on dit qu'il y a force majeure quand il n'y a pas de lien de connexité entre ces deux faits.

TROISIÈME PARTIE

Théorie définitive de la Force Majeure et du Cas Fortuit

CHAPITRE Ier

Rejet de la Distinction du Cas Fortuit et de la Force Majeure

La Force Majeure définie par l'absence de causalité. — Nous avons parcouru dans la deuxième partie de notre étude les diverses théories qui ont élargi la responsabilité du transporteur en la basant, non plus sur l'idée de faute, comme la théorie classique, mais sur l'idée de risque industriel.

Ces théories ont été amenées à distinguer le cas fortuit, dans lequel elles voient la réalisation du risque, de la force majeure, seule cause d'exonération, se séparant ainsi de la théorie classique qui voyait dans les mots cas fortuit et force majeure des expressions synonymes.

La force majeure ne consiste plus dans l'absence de faute de l'auteur, mais dans l'absence de tout lien

de connexité entre son activité et le dommage, dans l'extériorité de l'événement.

Faut-il adopter cette distinction du cas fortuit et de la force majeure ? Est-elle, comme le prétendent les auteurs, une conséquence rationnelle et nécessaire de la théorie du risque, le cas fortuit se rattachant intimément à l'entreprise et devant être supporté par l'industriel ou le commerçant, la force majeure comprenant au contraire les événements causés par une force extérieure, sur laquelle l'entrepreneur ne peut avoir aucune influence.

Nous ne le croyons pas. Nous estimons que cette distinction ne peut qu'embrouiller les idées déjà assez confuses en la matière, qu'elle est arbitraire, contraire aux textes et inutile.

Cette distinction est arbitraire. En effet, elle est présentée par les auteurs comme une responsabilité exceptionnelle et spéciale à certaines situations.

Le contrat de transport serait de ces dernières. Parmi les faits dont on est responsable, on distingue d'abord les faits fautifs, puis une catégorie à part de faits non fautifs que l'on appelle les cas fortuits, et dont on répond en vertu d'un principe spécial : la responsabilité du risque que l'on a créé Il faut abandonner cette façon de voir qui complique inutilement les choses et poser un seul principe qui nous permettra de classer d'un côté les faits dont on est responsable et de l'autre ceux dont on ne répond pas ; ces derniers seront appelés indifféremment cas fortuits ou cas de force majeure.

Ces deux expressions sont synonymes et il est impossible de trouver dans les textes la base d'une distinction entr'elles. L'article 1147 du Code civil exonère le débiteur, lorsque le dommage provient d'une cause étrangère et l'article 1148, développant le précédent, explique que la cause étrangère comprend le cas fortuit et la force majeure.

L'article 1784 pose en principe que le voiturier est responsable des avaries sauf de celles survenues par cas fortuit ou force majeure ; les deux expressions sont donc encore employées comme synonymes. On a voulu tirer argument (1) de ce que les articles 97, 98, 103 et 104 du Code de Commerce ne parlent que de la force majeure comme cause d'exonération pour le transporteur. Mais il est certain que si le législateur avait, dans ces articles, voulu poser le principe de la responsabilité des cas fortuits, il l'aurait dit expressément et ne se serait pas borné à ne pas mentionner les mots cas fortuits à côté des mots force majeure. Cette omission s'explique précisément parce que ces deux expressions étaient considérées comme visant les mêmes faits et pouvant s'employer l'une pour l'autre.

Si le législateur avait eu une autre intention, il aurait été d'autant plus dans l'obligation de la préciser, que les articles 103 et 104 du Code de commerce, postérieurs à l'article 1784 du Code civil, auraient été

---

(1) Josserand, *op. cit.*, p. 473.

en contradiction avec ce dernier, qu'il aurait alors fallu abroger.

Nous englobons donc tous les faits qui font partie du domaine de l'irresponsabilité sous la dénomination de cas fortuit ou de force majeure, et pour déterminer quels sont ces faits, nous n'aurons qu'à adopter avec quelques précisions la définition que les théories que nous avons étudiées donnaient de la force majeure.

On sait qu'elles faisaient consister cette dernière dans l'extériorité de l'événement par rapport à l'entreprise. Or, l'extériorité était définie : « L'absence de connexité rationnelle entre l'événement et le milieu dans lequel il s'est réalisé », ou « la puissance dommageable abstraite » (1) de ce même événement, c'est-à-dire en langage plus simple, l'absence de causalité. Voilà le véritable criterium de la force majeure.

Lorsqu'un dommage n'est pas causé par quelqu'un, il ne doit pas en être responsable. Ce principe est la réciproque d'un autre qui est la base de toute responsabilité : celui qui cause un dommage à autrui doit le réparer.

Nous faisons donc du problème de la force majeure, comme du problème de la responsabilité, une question de causalité, tandis que la théorie classique en faisait une question de culpabilité. Quiconque dans l'exer-

---

(1) Josserand, *op. cit.*, p. 470.

cice d'une entreprise ou d'une activité, quelle qu'elle soit, cause au droit d'autrui un dommage qui apparaît comme la conséquence directe ou indirecte de cette activité doit réparer le dommage. Il reste à déterminer quand un dommage pourra être rattaché par un lien de cause à effet à l'initiative de l'auteur et quand il ne pourra pas l'être.

L'initiative de l'auteur se manifeste de plusieurs façons, soit par des actes sur lesquels il a une direction immédiate, pouvant s'arrêter suivant sa volonté, soit par l'appropriation des forces naturelles, des choses, des animaux ou des initiatives d'autres individus.

On a ainsi la division classique des faits personnels, des faits des choses, et des faits des préposés dont on répond indifféremment.

Pour savoir si un fait est la cause du dommage, il faut d'abord voir la succession des deux événements : la cause doit avoir précédé l'effet.

Mais cela ne suffit pas. Le dicton « Post hoc, propter hoc » est inexact. Alors intervient une deuxième idée, l'idée de condition ; l'arrivée du premier événement est une condition de l'arrivée du deuxième ; sans le premier, le deuxième ne se serait pas produit. Ainsi envisagées, les causes d'un accident peuvent être nombreuses. Il faut voir parmi ces causes quelle est celle qui est déterminante. Cela suppose dans l'esprit du juge un examen attentif des circonstances dans lesquelles est intervenu le dommage. Plusieurs théories ont été proposées, principalement en Allemagne, pour distinguer les conditions entre elles.

Nous n'entrerons pas dans leur étude qui dépasserait les limites de notre sujet. Disons simplement que certaines conditions qui ont précédé le dommage seront indifférentes et devront être éliminées, parce que, prises à part, elles n'ont pas coutume d'amener le dommage.

D'autre part, ce ne sera pas nécessairement le dernier fait parmi ceux qui ont précédé l'accident qui l'aura déterminé. Il faudra quelquefois remonter plus haut pour saisir la véritable cause. Ainsi, pendant le transport, un déraillement se produit : on voit immédiatement le fait des choses du voiturier, condition de l'accident : la locomotive et les wagons abandonnant la voie ; mais on découvre ensuite que des individus ont placé une poutre en travers des rails. Une des conditions du dommage est bien le déraillement. Mais la cause est le fait criminel de tiers étrangers au transporteur. L'activité de ce dernier a bien été mêlée au dommage, mais sans qu'on puisse établir un lien de causalité : elle n'est pas la cause, mais l'instrument aux mains d'une force plus grande.

Le problème de la force majeure suppose donc quelquefois une analyse délicate des circonstances dans lesquelles s'est produit le dommage. Lorsque parmi toutes les conditions qui ont précédé l'accident, le juge a dégagé le fait du voiturier, il doit examiner encore si ce fait n'a pas été déterminé par une condition antérieure qui lui est étrangère. Si oui, il y a force majeure, parce qu'alors le lien de causalité apparent entre l'activité du transporteur et le dommage

est détruit. C'est donc finalement dans l'absence de tout lien de cause à effet entre l'industrie, l'exploitation, d'une part, et le dommage de l'autre, qu'est le criterium de la force majeure. Seul l'examen du rapport entre le fait du voiturier et le fait dommageable peut donner la solution du problème. Peu importent les caractères de l'événement en soi. Nous avons repoussé l'élément quantitatif qu'exigeait le jurisconsulte Exner. Et en effet la force que l'on considère comme majeure peut être insignifiante en elle-même. Du moment qu'il est établi que c'est bien cette force étrangère qui s'est servi de l'exploitation industrielle pour causer le dommage, le propriétaire de cette exploitation doit être exonéré. La force d'un bœuf, sur la voie du chemin de fer, n'est pas comparable à celle d'une locomotive, et pourtant si la présence de cet animal détermine un déraillement, il y a force majeure, parce qu'il y a pénétration d'une force étrangère dans l'exploitation du transporteur. Le fait de ce dernier n'est intervenu en rien.

« Nier le lien de causalité entre le fait et le dommage ou montrer que ce lien apparent n'implique aucune initiative » (1), tels sont les deux moyens qu'a le voiturier pour repousser l'action en dommages-intérêts. Chaque fois au contraire que nous trouverons le fait du transporteur, ou le fait des choses qui sont

---

(1) Teisseire. Thèse précitée p. 208.

sous sa garde ou le fait de ses préposés, nous dirons qu'il y a responsabilité.

Le fait personnel du voiturier se rencontrera rarement. Le personnel dirigeant des grandes sociétés anonymes que sont les Compagnies de chemins de fer se contente de donner des ordres. Le dommage se produira presque toujours par l'intermédiaire des choses sous la direction des préposés de la Compagnie. C'est donc le fait des choses qui servent à l'exécution du contrat de transport que nous rencontrerons le plus souvent comme source de dommage. Ce sera l'explosion d'une machine, la félure d'un tube de cheminée, la rupture de bandage d'une roue, les collisions, déraillements, etc. Le transporteur répond de tous ces faits parce qu'ils ont leur cause dans l'exploitation. « Dès qu'il est avéré que l'explosion de la machine n'est pas due à une force extérieure qui se serait servie de cette machine, cette explosion est le fait de celle-ci. Car qu'y a-t-il dans ce désastre qui n'appartienne à la chose considérée ? Dans son état normal, elle comprenait du métal (plaques, écrous, soupapes, etc..), de l'eau surchauffée ; elle marchait : c'était son fait. Sans qu'une force extérieure soit intervenue, cet équilibre se rompt ; les éléments restent les mêmes, elle éclate, c'est également son fait.» (1) La même analyse s'applique à toutes les choses. La plupart des événements dans lesquels la

(1) Teisseire. Thèse p. 229-230.

théorie classique voyait des faits non fautifs, et que la théorie du risque appelait cas fortuits, vont ainsi rentrer dans le domaine de la responsabilité, par l'application pure et simple du principe qui est à la base de la responsabilité du transporteur, comme de toute responsabilité. La distinction des cas fortuits devient donc inutile ; cette catégorie comprend les faits causés par les choses du transporteur.

L'interprétation que la jurisprudence a donnée de l'article 1384 du Code civil n'est que l'application de notre principe. On se rappelle que les décisions admettent la responsabilité du propriétaire d'une chose inanimée, en dehors de toute faute, dès qu'il est établi que le dommage est survenu par le fait de la chose. La théorie classique explique cette responsabilité par une présomption de faute et cette présomption est déclarée irréfragable. Mais une présomption qui n'admet pas la preuve contraire, n'est plus une présomption ; il faut donc admettre que l'article 1384 consacre un principe distinct de responsabilité de plein droit et sans faute effective des dommages causés par les choses placées sous notre garde. Pour nous il n'y a là que l'application de notre théorie générale : on répond de tous les dommages que l'on cause, que ce soit par le fait des choses, par un fait personnel ou par le fait de nos préposés.

CHAPITRE II

La Faute et la Force Majeure

Le principe que nous venons de poser est-il absolu ? Le transporteur, après avoir prouvé que la cause du dommage est en dehors de son exploitation, sera t-il toujours libéré ?

1° *Vis-à-vis des tiers.* — Vis-à-vis de ceux qui n'ont pas contracté avec lui, le voiturier n'a d'autre obligation que celle dérivant du principe général posé par l'article 1382. Il répond de tous ses faits; dès lors qu'il aura prouvé que la cause du dommage est un fait qui lui est étranger, il sera libéré.

2° *Vis-à-vis d'un co-contractant.* — La situation n'est plus la même. La force majeure, une fois prouvée, le voiturier ne sera pas toujours libéré. Le contrat, en effet, étend les obligations qui pèsent normalement sur tout individu. Les volontés individuelles sont libres d'assumer des obligations plus nombreuses que celles auxquelles elles sont tenues en vertu du principe de la Responsabilité naturelle. S'il y a des restrictions à faire sur la validité des clauses d'exonération par lesquelles on peut restreindre la responsabilité qui pèse « ex lege » sur chacun de nous, il n'en est pas de même pour les clauses qui étendent la responsabilité. Il est donc certain que le transporteur pourrait prendre à sa charge tous les

cas de force majeure (1) et se constituer assureur. En pratique, pareille clause ne se rencontre pas, les compagnies de chemins de fer et autres voituriers par terre n'ayant pas l'habitude d'assurer les marchandises qu'ils transportent. Aussi n'insisterons-nous pas.

Le transporteur pourra encore être obligé de réparer les conséquences dommageables d'un cas de force majeure, s'il a été mis en demeure par le créancier de livrer l'objet transporté. L'article 1929 du Code civil porte en effet que le dépositaire n'est tenu en aucun cas des accidents de force majeure, à moins qu'il n'ait été mis en demeure de restituer la chose déposée. Si un colis qui a souffert d'une inondation aurait dû être livré au moment où l'inondation s'est produite, la Compagnie ne peut invoquer la force majeure (*Journal du Palais*, 69, p. 404).

En dehors de ces deux cas, les obligations que crée le contrat peuvent avoir pour conséquence d'engager la responsabilité du débiteur, malgré qu'il ait prouvé la force majeure. Ce dernier peut, en effet, avoir pris l'obligation de faire tous ses efforts pour éviter les conséquences dommageables d'un fait qui lui est étranger. C'est l'obligation qui pèse sur le transporteur en sa qualité de dépositaire. Il doit veiller à la conservation de la chose dont il a le dépôt et cela

---

(1) Cf. Baudry-Lacantinerie et Wahl, p. 290, et Cass. Req. 28 janv. 1890. S. 93. 1. 470.

implique l'obligation de prendre les précautions nécessaires pour soustraire l'objet du dépôt à l'action dommageable d'un fait, même étranger à l'entreprise. Si donc le voiturier n'a pas pris ces précautions, il est responsable.

L'inondation, envahissant le quai de la gare où sont reposées les marchandises, est un cas de force majeure. Aucun fait de l'entreprise ne l'a amenée, ni n'en a aggravé les effets. Si, cependant, l'entrepreneur avait ou aurait dû avoir les moyens de transporter la marchandise en lieu sûr, il sera responsable parce qu'il avait l'obligation, par son contrat, de veiller à la conservation de cette chose. Il avait l'obligation d'enlever la marchandise du quai ; obligation de faire qui découlait de son contrat ; il ne l'a point fait : son abstention est coupable et devient la source de sa responsabilité. Et la preuve que c'est bien l'obligation née de son contrat qui fonde sa responsabilité, c'est que, vis-à-vis d'un tiers qui aurait laissé sa marchandise sur le quai, n'étant lié par aucun contrat, il ne répondrait pas de l'avarie causée à cette marchandise par l'idondation, quand bien même il eût pu la déplacer et qu'il ne l'eût pas fait. Son abstention dans ce cas ne serait pas coupable. C'est qu'en effet l'abstention ne peut être une source de responsabilité que s'il y a un devoir spécial d'agir préexistant, devoir imposé par la loi ou par le contrat.

Les auteurs n'ont pas su toujours discerner le rôle du contrat sur le problème de la force majeure, et faute de tenir ce fil conducteur, ils ont souvent re-

noncé à définir la force majeure à propos du contrat de transport. Frappés par la variété des décisions, ils ont fait de cette question une question d'espèce, en remarquant, toutefois, que l'excuse de force majeure n'est acceptable que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles (1). MM. Guillaumot et Jouanny citent un jugement du Tribunal de commerce de Flers aux termes duquel les fortes chaleurs de l'été ne constituent pas un cas de force majeure, le transporteur ayant commis l'imprudence de laisser la marchandise exposée aux ardeurs du soleil ; on peut citer, ajoutent-ils dans un sens divergent, un arrêt de la Cour de Dijon, du 9 nov. 1906 (2), aux termes duquel « une Compagnie n'est pas responsable du coulage qui se produit pendant une période de chaleur excessive, alors que la Compagnie ne pouvait combattre les effets de cette température anormale par des précautions à sa portée et par des mesures compatibles avec les règlements et le mode de transport demandé, ces circonstances constituant la force majeure. » Ces deux décisions ne se contredisent pas du tout. Dans tous les cas la chaleur est un cas de force majeure ; mais la faute peut faire naître la responsabilité.

De même, on vole des marchandises que l'on a déposées chez moi sans me prévenir. Je ne suis pas res-

---

(1) Guillaumot et Jouanny. *Traité pratique du Chemin de fer*, p. 264.

(2) *Bull. annoté des Chemins de fer*, 1907. II, p. 151.

ponsable. Car le fait du tiers est un cas de force majeure et je suis exonéré parce que, n'ayant pas de contrat avec le déposant, je n'étais pas tenu d'une obligation de surveillance. Au contraire, si j'ai accepté le dépôt, je pourrai être responsable du fait du tiers qui a volé la marchandise, fait qui constitue bien un cas de force majeure en principe, mais qui n'en laissera pas moins subsister ma responsabilité, parce que j'avais un devoir de surveiller cette marchandise et de la mettre en lieu sûr.

C'est mon abstention qui fonde alors ma responsabilité. Le vol est donc pour nous un cas de force majeure et le transporteur n'en est responsable que s'il a contrevenu à son obligation de surveillance.

Les arrêts et jugements semblent dire le contraire en décidant que le vol simple n'est jamais cas de force majeure exonérant le transporteur.

Mais s'il en est ainsi, c'est que l'obligation de surveillance est très étendue et que, si un individu s'est introduit dans un magasin où se trouvaient les marchandises en dépôt, ce ne peut être que par suite de l'insuffisance des fermetures ou d'un manque de surveillance et, dans tous les cas, il y a faute.

Nous échappons ainsi à l'objection que faisait M. Colin à Exner : Pour Exner, le vol simple était un cas fortuit et le vol à main armée un cas de force majeure. M. Colin faisait remarquer qu'il s'agissait dans les deux cas de faits extérieurs à l'entreprise et qu'alors le criterium de la force majeure posé par Exner, l'extériorité, était inexact.

Pour nous, le vol simple, comme le vol à main armée, comme la chaleur, comme tous les événements extérieurs, sont des faits étrangers à l'entreprise, donc des cas de force majeure ; mais le défaut de surveillance, l'absence de précautions de la part du transporteur, engagent sa responsabilité.

Le vol à main armé lui-même ne serait pas une cause d'exonération, si le transporteur avait été prévenu de la présence de malfaiteurs à tel ou tel endroit.

Si nous recherchons maintenant le fondement de cette responsabilité, nous voyons qu'elle naît de la contravention à une obligation préexistante. Ce n'est plus l'obligation générale et négative qui pèse sur chacun de nous de ne pas causer de préjudice à autrui par notre fait, mais une obligation spéciale et positive d'employer notre activité dans tel ou tel but ; celui qui contrevient à cette obligation commet une faute. Il faudra examiner le contenu de l'engagement pris par le débiteur, voir s'il s'y est conformé ; apprécier, par conséquent, sa conduite personnelle en face de tel ou tel cas de force majeure. On reconnaît là le procédé de la théorie classique, de l'examen subjectif de la conduite de l'auteur. La faute n'est donc pas complètement exclue dans notre théorie.

Quand on fait supporter à quelqu'un les conséquences d'un dommage qu'il n'a pas causé, qui lui est étranger, parce qu'il aurait pu empêcher, non pas le fait de se produire, puisque c'est un événement

indépendant de sa volonté, mais parce qu'il aurait pu éviter les conséquences dommageables de ce fait, c'est à titre de peine et comme sanction de son abstention fautive qu'on le condamne à en réparer les conséquences.

Et nous nous retrouvons ici, avec la jurisprudence qui décide que la force majeure est l'obstacle absolu que l'on ne pouvait ni prévoir ni éviter, parce que le débiteur contractuel a pris l'engagement de s'employer à éviter les conséquences dommageables des faits même étrangers à sa sphère d'action.

L'inondation d'une gare est un cas de force majeure dont la Compagnie de transport ne répond pas ; mais il faut qu'elle ait été dans l'impossibilité de prévoir la crue, parce que, si cet événement avait pu être prévu, elle devrait alors avoir fait tout son possible pour mettre la marchandise en sécurité (Bédarride, n° 332).

Il ne suffira pas que l'on ait pu prévoir le dommage provenant de la force majeure d'une façon plus ou moins vague, pour que la responsabilité soit en jeu. Si l'on est responsable des conséquences de son propre fait même lorsqu'on ne les a pas prévues, parce qu'on aurait dû en entrevoir la réalisation possible à une échéance plus ou moins lointaine, il n'en est pas de même du fait étranger à notre activité. Comme la responsabilité découle alors de l'obligation prise de faire son possible pour éviter les conséquences dommageables de ce fait, il faut que le débiteur ait pu prévoir le dommage qui résulterait

de son abstention d'une façon immédiate et qu'il n'ait pas agi quand même. S'il ne pouvait prévoir le dommage d'une façon certaine, il ne sera pas responsable. Une Compagnie de chemins de fer qui reçoit des marchandises pour les expédier ne commet aucune faute, bien que la rivière qui coule dans le voisinage de la gare de départ (la Seine, en l'espèce) ait débordé, si d'après les prévisions du service hydrométrique, la crue ne devait pas atteindre le niveau de ses voies (Tribunal civil d'Orléans, 15 juin 1910).

La faute a donc une certaine place dans notre théorie, mais une place très restreinte.

La question de la faute ne se posera que subsidiairement et le demandeur n'aura à en faire la preuve que si le transporteur a déjà prouvé la force majeure. Or, la preuve de l'absence de lien de causalité entre le dommage et l'entreprise est plus difficile à faire que la preuve de l'absence de faute ; et, en tous cas, quand le transporteur ou un débitenr quelconque a fait cette preuve, il doit être tenu pour irresponsable jusqu'à preuve d'une contravention à une obligation prise, obligation que le demandeur doit établir.

QUATRIÈME PARTIE

Applications pratiques au Contrat de Transport des Théories nouvelles de la Force Majeure. Droit comparé

CHAPITRE Ier

Applications pratiques

Les nouvelles théories que nous avons exposées dans nos deuxième et troisième parties ont exercé leur influence sur la législation (1) et sur la jurisprudence.

On peut, en examinant les diverses décisions rendues, se convaincre que la tendance est de mettre à la charge du transporteur les dommages dont la cause

(1) En France, la loi du 9 avril 1898, et les lois des 30 juin 1899 et 12 avril 1906, ont mis à la charge du patron les risques industriels en lui faisant supporter les accidents survenus « par le fait du travail ou à l'occasion du travail ». A l'étranger, le même principe de la responsabilité des faits de l'exploitation a inspiré la loi prussienne du 3 novembre 1838 sur les chemins de fer, la loi allemande du 7 juin 1871, les lois fédérales suisses du 1er juillet 1875 et 25 juin 1881.

est dans le fonctionnement de l'exploitation, et que certains auteurs rangeaient dans la catégorie des cas fortuits.

Nous avons déjà vu que les déraillements et collisions de trains, et certains autres accidents de transport, avaient été considérés par les tribunaux comme entraînant par eux-mêmes, et indépendamment de toute faute, la responsabilité du transporteur. Ce sont, en effet, des événements intérieurs à l'entreprise qui ont leur cause directe dans le fonctionnement de cette dernière. La victime ayant un rôle absolument passif, il est certain que son initiative n'a pu intervenir en rien dans la production du dommage. Le transporteur doit donc supporter les conséquences de ces accidents, à moins de prouver que la cause en est dans un fait qui lui est étranger.

Nous avons vu aussi nos tribunaux, par une nouvelle interprétation de l'article 1384 du Code civil, repousser la force majeure invoquée par le transporteur, et mettre à la charge de ce dernier, indépendamment de toute faute, certains dommages provenant du fait de choses lui appartenant.

Dans d'autres circonstances où elle aurait pu faire application du même article, la jurisprudence n'a pas cru devoir le viser. Mais elle n'a pas admis le transporteur à invoquer la force majeure, en prouvant qu'il avait pris toutes les précautions utiles.

a) Vice du matériel. Incendie. Evénements naturels. Faits des tiers. — Ainsi il a été jugé : que l'ava-

rie à une machine n'est pas un cas de force majeure (1), non plus que la fêlure d'un tube de cheminée (2), ni la rupture du bandage d'une roue « bien que la roue « fut de bonne fabrication, eût été reçue à la suite des « épreuves d'usage et que le vice ne se manifestât « par aucun signe extérieure » (3), ni la rupture d'un essieu (4). L'incendie peut engager la responsabilité du transporteur ou être un cas de force majeure, suivant que la cause en est dans l'exploitation ou qu'au contraire le feu a pris au dehors. Mais le débiteur doit prouver le cas de force majeure qu'il invoque.

Il ne suffira donc pas au transporteur d'alléguer l'incendie pour être libéré de l'obligation de restituer l'objet transporté. Il ne pourra non plus s'exonérer en prouvant l'absence de faute de sa part, car sa responsabilité n'est pas basée sur l'idée de faute, mais

---

(1) Trib. com. Seine, 9 août 1864 (D. 64. 3. 103) et 30 oct. 1866 (J. trib. com. 1867. p. 51) ; Bourges 19 févr. 1872 (D. 72. 2. 76) ; trib. civ. Pontivy 9 mai 1900 (*Gaz. Pal.* 1901. 1. 45) ; trib. com. St-Etienne 3 mai 1901 (*Mon. Jud.* Lyon, 25 juillet 1901) ; Caen, 5 juin 1907 (*Gaz. Pal.* 1907. p. 424).

(2) Trib. de paix Paris, 21 déc. 1900. *Mon. Jud.* Lyon, 30 janv. 1901.

(3) Cour de Paris, 27 nov. 1866. (D. 76. 5. 387. *J. Pal.* 1867. p. 1222.

(4) Trib. civ. Seine, 7 mars 1862 (*J. trib. de com.* t. XI, p. 525); 18 juill. 1862 (ibid. t. XII, p. 159 ; 30 nov. 1865 (ibid. 1866 p. 312).

sur la notion d'un risque professionnel ; il devra donc établir que l'incendie n'a aucun rapport avec l'exploitation ; l'absence de faute ne prouve rien, car de ce que le feu a pris naissance sans qu'on ait pu le prévoir, il ne s'ensuit pas que l'exploitation n'en soit pas la cause ; mais si on le rattache par un lien de connexité à un fait précis, extérieur à l'entreprise, on prouve par cela même que cette dernière y est étrangère. Or, la jurisprudence tend de plus en plus à ne reconnaître à l'incendie le caractère de force majeure que si l'on établit la relation entre un fait précis, extérieur au cercle d'action de l'entrepreneur, et l'incendie.

Ainsi, il a été jugé que le dépositaire ne fait pas la preuve du cas fortuit en démontrant qu'il a pris d'une manière générale les précautions ordinaires pour empêcher le feu d'éclater : que cette preuve ne résulte pas non plus de ce que la cause de l'incendie est restée inconnue (1). La Cour de Lyon (2) exige du dépositaire, qui invoque le cas fortuit, la preuve de la cause de l'incendie, ou tout au moins la preuve qu'il n'est pas le résultat d'un fait qu'on puisse lui imputer. Lorsqu'au contraire l'incendie a pris au dehors de l'exploitation et s'est communiqué ensuite

---

(1) Marseille 2 oct. 1893. Aix 16 avr. 1894 (Rec. Marseille 95. 1. 55).

(2) Cour de Lyon 27 nov. 1863. *Rapporté au Dalloz.* J. G. Suppl. v° Dépôt.

dans cette dernière, c'est un cas de force majeure, car l'entrepreneur peut faire alors la preuve d'un fait précis, extérieur à son entreprise. (1)

De même, serait encore constitutif de la force majeure l'incendie résultant de la malveillance ou de l'imprudence d'un tiers.

Sont au contraire des cas de force majeure tous les événements naturels. La théorie classique leur attribuait une vertu libératoire parce qu'ils étaient exclusifs de l'idée de faute. Les théories nouvelles y voient des événements qui ont leur origine hors du cercle d'action de l'entrepreneur et dont il ne doit par conséquence pas répondre. La tempête, l'inondation, la neige, le froid, la chaleur n'ont aucun lien de connexité avec l'exploitation du voiturier ; ils sont doués d'une puissance dommageable abstraite et dans tous ces cas la victime supporte le dommage sans recours possible, car il s'agit d'un risque de l'humanité. Le fait des tiers, guerre, invasion, pillage, brigandage, révolution — fait du prince — sera encore constitutif de la force majeure ; tous ces faits sont en effet des événements extérieurs, puisqu'il s'agit d'actes ayant pour auteurs des tiers, c'est-à-dire des individus étrangers au fonctionnement de l'entreprise. Il y a alors irruption d'une force extérieure dans le milieu industriel et par conséquent irresponsabilité.

---

(1) Marseille Trib. com. 1er mars 1909. DANON c. HAMBOURG AMERICA LINIE, Le Havre 14 sep. 1910. *Le Droit* 13 janv. 1911.

Sur tous ces points les conclusions de la théorie nouvelle coïncident avec celles de la théorie de la faute ; le fondement seul diffère, l'une voyant dans les événements que nous venons d'énumérer des cas de force majeure parce qu'ils excluent la faute, l'autre parce qu'ils excluent l'idée de risque.

Mais les divergences vont se retrouver et non seulement entre les partisans des deux théories opposées, mais encore parmi ceux-là mêmes qui adoptent le principe de la distinction du cas fortuit et de la force majeure pour deux hypothèses spéciales, la grève et l'encombrement. Le transporteur sera-t-il libéré, si par suite de l'une ou de l'autre de ces circonstances il ne peut exécuter son contrat? quelles sont les conditions que doivent réunir ces événements pour être libératoires ?

b) *La Grève.* — On se souvient que la théorie classique voyait, en matière de grève, la force majeure dans l'impossibilité où avait été le débiteur de prévoir cet événement et d'en empêcher les conséquences dommageables, c'est-à-dire en somme, dans l'absence de faute.

Si le débiteur pouvait prévoir la grève, si cette dernière a éclaté dans une industrie où elle est un fait fréquent et facile à prévoir, ou si l'éventualité de la grève devait nécessairement entrer dans les prévisions d'un entrepreneur, il est en faute, il aurait dû insérer dans son contrat une clause l'exonérant des conséquences de la suspension éventuelle du travail.

En ne l'ayant pas fait, il a laissé croire à son co-contractant qu'il pourrait remplir ses engagements ; il est donc fautif et doit être déclaré responsable. (Cf. Supra).

Il est facile de montrer combien ce criterium est vague et imprécis. M. Amiot (1) et M. Josserand (2), qui ont des idées différentes sur le caractère exonératoire de la grève, sont d'accord pour reconnaître que la jurisprudence a fait fausse route en prenant en considération, pour assimiler la grève à la force majeure, sa soudaineté, l'impossibilité où se trouvait le patron de prévoir son éclosion.

Cette recherche subjective est des plus hasardeuses.

Dira-t-on « que le patron a prévu ou dû prévoir la « grève quand les ouvriers se réunissaient plus ou « moins secrètement, scrutaient l'état d'esprit de leurs « collègues des autres entreprises similaires, quand « ils avaient de longue main préparé la suspension « collective du travail, en se ménageant des fonds à « cet effet, sollicité une subvention ou une promesse « d'appui pécuniaire auprès de groupements politi- « ques, etc., faits qu'on suppose avoir sans doute et « nécessairement transpiré aussitôt. » (Josserand, op. cit.)

---

(1) Amiot. « Répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des contrats » (*Annales de Droit Commercial*, 1908, p. 226).

(2) Josserand, *op. cit.* p. 494.

Mais on oublie que le patron ne sera souvent pas averti de ce mouvement qui se prépare en secret ; car pour que la grève réussisse, il faut qu'elle surprenne.

Il est donc très difficile au juge de savoir quand une grève a été prévue et quand elle ne l'a pas été.

Dans l'impossibilité où ils sont de le déterminer, les tribunaux ont été jusqu'à créer des « présomptions de prévisions » (1).

D'autre part, qu'importe au point de vue de la responsabilité, qu'un événement arrive soudainement ou au contraire qu'il ait été annoncé par des signes précurseurs, si le débiteur n'avait aucun moyen de l'empêcher de se réaliser.

On comprend que la jurisprudence refuse de voir la force majeure dans un événement qui pouvait être prévu et dont on pouvait éviter les conséquences dommageables. Si, prévoyant un obstacle à l'exécution de son contrat, le voiturier ne prenait pas les précautions nécessaires pour éviter cet obstacle, il y aurait faute de sa part et sa responsabilité serait engagée. C'est ainsi que le vendeur ou le transporteur ne pourrait pas invoquer le gel d'un fleuve (du Danube) comme un cas de force majeure, car c'est un événement qui se renouvelle chaque année, qui doit donc être prévu ; il y a alors un moyen bien simple

---

(1) Cf. Jugement du Tribunal d'Hazebrouch, 18 janv. 1890, et Douai, 28 juin 1901 précités.

d'éviter cet obstacle, c'est de partir avant qu'il se produise. Mais le patron, le voiturier qui craint une grève générale, a-t-il un moyen de l'éviter ? Absolument aucun. Il ne peut qu'assister, spectateur impuissant, à l'événement qui se prépare.

On ne peut lui reprocher non plus d'avoir accepté des marchandises à transporter, malgré les menaces de grève, car ces menaces peuvent ne pas se réaliser ; le reproche ne serait fondé que si la grève avait déjà éclaté, car alors on pourrait dire qu'il a accepté les risques de la situation.

Pourquoi soutenir alors qu'une grève générale, grève des cheminots par exemple, parce qu'il y a eu des conciliabules, des discussions qui devaient en faire prévoir l'éventualité aux Compagnies de chemins de fer, ne sera pas un cas de force majeure ? C'est illogiqne et c'est injuste.

Il faut donc abandonner complètement ce criterium que la jurisprudence veut voir de la force majeure dans le caractère de soudaineté de son éclosion, car — et cela est vrai d'une façon générale — le fait que l'on a prévu un acte, sur la réalisation ou la non réalisation duquel on n'a aucun pouvoir, ne peut fonder la responsabilité.

Le point de vue subjectif étant abandonné, comment la grève doit-elle être envisagée dans les théories qui distinguent le cas fortuit de la force majeure ? Est-elle un événement interne ou au contraire un fait extérieur à l'entreprise.

M. Josserand (1) pense que la grève est, en thèse générale, un simple cas fortuit ; « elle est, dit-il, l'événement qui se produit à l'intérieur de l'entreprise avec laquelle elle se trouve dans un rapport de connexité manifeste. Elle est un accident, donc un risque professionnel ; jusqu'à preuve contraire, elle procède de l'exploitation elle-même ; elle rentre au nombre de ces éventualités dont le patron a dû envisager la possibilité le jour où il a pris des engagements vis-à-vis de ses clients... Il répond des défectuosités, des défaillances de son matériel, de ses machines : ainsi doit-il assumer, vis-à-vis de ses clients, la garantie de son personnel ouvrier, rouage intérieur qui fait partie intégrante de son entreprise, de ses moyens d'action.»

M. Josserand se retrouve avec la jurisprudence qui affirme que la grève ne constitue pas en principe un cas de force majeure (2).

A ce principe, d'ailleurs, l'auteur apporte des exceptions, lorsque la grève est générale ou lorsqu'elle a un caractère politique, extra professionnel.

---

(1) JOSSERAND, *op. cit.* p. 490. Dans le même sens, voir SCHLESSER : *La force majeure et les grèves*, J. trib. 1re inst. belges. 1890-257 : « Le maître, dans sa besogne, multiplie les bras, les moyens d'action, dont il reste la volonté intelligente ; il répond du dommage, comme il profite du gain.»

(2) Marseille, Trib. de commerce confirmé par la Cour d'Aix 21 nov. 1901. *Journal de Marseille* 1902 1-74 ; Rouen 8 aout 1900. D. 1903. 2-389 ; Poitiers 12 janv. 1903. D. 1903, 2-389.

La grève générale « perd son caractère contingent pour acquérir cette puissance dommageable abstraite où nous avons vu la caractéristique de la force majeure » ; quant à celle qui a un caractère politique (1) elle est bien l'événement extérieur, sans lien de connexité avec l'entreprise.

Mais ces exceptions mises de côté, la grève reste un risque de l'utilisation du travail d'autrui, un fait qui procède de l'entreprise, un cas fortuit qui rentre dans la responsabilité du patron ou du voiturier.

M. Amiot (2) part d'un point de vue tout à fait opposé à celui de M. Josserand.

Pour lui « la grève est, en elle-même, un événement qui se passe hors du cercle d'action de l'entreprise ; c'est une cause d'exonération pour l'entrepreneur à raison des contrats qu'il a passés avec des tiers ; car on ne peut pas dire qu'elle procède du fonctionnement de l'exploitation elle-même, qu'elle ait sa cause et son point de départ dans un fait du défendeur, ce qui est la caractéristique du cas fortuit. La grève est donc en principe un cas de force majeure.

Il y a des circonstances dans lesquelles l'absence de relation entre la suspension du travail et le fonctionnement de l'exploitation est évidente.

---

(1) Voir Bourgoin Thèse. Lyon 1902. *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure*, p, 113 et 114.

(2) Amiot, *Annales de Droit commercial*. 1903. Cité Supra.

Tel est le cas où des grévistes étrangers pénètrent sur les chantiers et expulsent par menaces les ouvriers, provoquant un arrêt général du travail de la corporation (1).

De même, comme on l'a vu assez souvent à Marseille, si les grévistes rendent le transport de marchandises impossible, en dételant les chevaux des camions ou par tout autre moyen. Ou encore si la grève prend un caractère délictueux (2) ou illicite (3).

Dans toutes ces hypothèses, il n'y a pas événement intérieur à l'entreprise, ni risque industriel, mais bien une action extérieure « qui a dominé et refoulé celle de l'entrepreneur ».

Mais en dehors même des cas où elle revêt un

---

(1) Seine 4 déc. 1884. *Gaz. Pal.* 85. 1. 97.

(2) La loi du 25 mai 1864 réprime les actes de violences, voies de fait, menaces et manœuvres frauduleuses destinées à « amener, maintenir, tenter d'amener ou de maintenir une cessation concertée du travail dans le but de forcer la hausse des salaires ou de porter atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail.» (Art. 414 et 415 Code pénal).

(3) La grève peut être illicite par son but. Il y a abus du droit de grève, car les droits sont conférés par la loi aux individus dans un certain but et il ne faut pas qu'ils soient déviés de ce but. Ainsi le droit de grève n'a pas été concédé pour s'en servir dans le but de faire renvoyer des ouvriers non syndiqués. (Cass. 22 juin 1892. D. 92. 1-449 ; Lyon, 2 mars 1894. D. 94. 2. 305; Seine, 4 juillet 1895, D. 95. 2. 312.)

caractère illicite, la grève, continue M. Amiot, est un événement extérieur, opérant en dehors du cercle de l'entreprise. La théorie du risque industriel, que l'auteur préconise, est basé, en effet, sur l'appropriation des forces mécaniques et des forces humaines qui constituent l'entreprise. Si un vice d'une machine empêche de transporter dans les délais stipulés, le transporteur est responsable, car l'arrêt provient d'une cause interne.

Doit-on raisonner de même au cas où l'impossibilité d'exécuter le contrat provient de la suspension collective du travail et assimiler, comme le font ceux qui voient dans la grève un simple cas fortuit, l'arrêt provenant de la révolte des ouvriers à l'arrêt provenant d'une défectuosité du matériel ?

M. Amiot repousse cette assimilation ; les machines sont des instruments inertes aux mains du patron, tandis que les ouvriers sont des individualités qui ne sont que temporairement et volontairement sous la dépendance patronale.

Que l'entreprise soit responsable, lorsqu'elle est en fonctionnement, de ces activités, même dans leurs écarts, cela se conçoit : c'est le risque industriel et l'article 1384 qui pose le principe de la responsabilité du commettant pour les fautes commises par ses préposés « dans les fonctions auxquelles il les a employés », fait une application de ce principe de justice que celui qui s'approprie l'activité d'autrui, est responsable des défaillances de cette activité, tant qu'elle est sous sa direction.

Mais cette activité se révolte ; les ouvriers déclarent la grève : ils sortent alors du cercle de l'entreprise ; tout lien de subordination cesse entre eux et le patron ; la responsabilité de ce dernier, qui se trouvait basée sur l'unité, la cohésion de l'entreprise, disparaît en même temps.

« En d'autres termes, l'entrepreneur ne peut répondre que des événements qui se passent à l'intérieur et ce que nous venons de déterminer c'est jusqu'où s'étend le cercle d'action de cette entreprise. »

La grève est donc un événement extérieur. La conclusion à laquelle en arrive M. Amiot devrait être la même si conformément aux idées de M. Exner, on exigeait pour constituer la force majeure, outre l'élément qualificatif, l'élément quantitatif : l'intensité, l'importance de l'événement. La grève est en effet toujours un événement exceptionnel, et notoire, sur la preuve duquel il ne peut y avoir de difficulté.

A ce principe, il y a des exceptions. La grève peut en effet s'accompagner d'une faute du débiteur. Alors ce dernier, qui normalement serait exonéré, reste tenu par l'effet de sa faute.

On sait, en effet, qu'à côté de la responsabilité du cas fortuit, qui résulte du risque industriel, responsabilité basée sur un rapport de causalité entre le dommage et le fait du débiteur, le domaine de la faute ordinaire subsiste. Il y aura toujours force majeure, mais le débiteur sera néanmoins responsable parce qu'il y aura coexistence de la faute et de la force majeure.

Reste à savoir dans quels cas il y aura faute. Pas de difficulté (dit M. Amiot), si le débiteur a provoqué la grève, par exemple dans le but d'amener la résiliation de contrats devenus onéreux pour lui. De même si n'ayant pas provoqué la grève, il s'ingénie à la prolonger pour des motifs analogues.

Il y aura encore faute si, la grève étant déclarée, le débiteur ne fait pas tout son possible pour en atténuer les effets ; ou si un autre moyen s'offrant pour lui d'accomplir son obligation, il n'emploie pas ce moyen.

C'est ainsi qu'une Compagnie de chemins de fer a été déclarée responsable : 1° parce que la grève terminée elle n'avait pas fait diligence pour livrer les marchandises transportées ; 2° ou parce que la grève n'étant déclarée que sur son réseau, elle n'avait pas fait passer la marchandise par le réseau d'une autre Compagnie dont le personnel n'avait point fait grève.

La grève ne peut donc entraîner la responsabilité que si l'on démontre une faute à la charge de l'entrepreneur. Il n'y a pas à distinguer entre la grève partielle et la grève générale. Seulement, quand la grève est générale et gagne tous les établissements d'une même industrie, elle est exclusive, par cela même, de toute idée de faute. Au contraire, la grève partielle laisse place à la faute de l'entrepreneur. On peut dire même que la plupart du temps elle résultera ou s'accompagnera d'une faute de ce dernier. Dans les obligations de donner, la grève partielle laisse à celui qui doit livrer la possibilité de se four-

nir ailleurs. Dans les obligations de faire, de transporter par exemple, le voiturier, qu'une partie seulement de son personnel abandonne, a la possibilité d'embaucher d'autres ouvriers ou de faire passer la marchandise par un autre réseau que le sien.

Dans tous ces cas il y a faute et la faute fait revivre la responsabilité lorsqu'elle se mêle à la force majeure. La grève, événement essentiellement extérieur dans la théorie de M. Amiot, exonère le transporteur, tandis que M. Josserand y voit, au contraire, un événement d'ordre intérieur qui rentre dans le risque industriel. Il est vrai que, partant d'un point de vue contraire, les deux théories, par les exceptions qu'elles admettent au principe qu'elles posent, conduisent à peu près aux mêmes conclusions.

Nous croyons qu'elles sont toutes les deux trop absolues et que la grève est tantôt un cas fortuit en prenant ce mot dans le sens d'événement intérieur à l'entreprise, tantôt un cas de force majeure.

La grève est un cas fortuit quand elle a pour cause un fait de l'entrepreneur ou quand son éclosion a un lien de cause à effet avec le fonctionnement de l'entreprise, sans qu'il y ait à distinguer la grève partielle ou la grève générale.

Au contraire, quand la suspension de travail a sa source dans un fait étranger à l'entrepreneur, c'est un cas de force majeure.

Ainsi, lorsque le travail est entravé par les violences de grévistes étrangers, lorsque la grève a un but politique ou lorsqu'elle a un but illicite, il y a là des

faits sans aucune relation de cause à effet avec l'entreprise ; ils constituent donc la force majeure.

Au contraire, si la grève a pour cause le renvoi d'un ouvrier par le patron et sans qu'il y ait lieu d'examiner s'il y a renvoi indu ou non, ou si la grève a été provoquée volontairement par le patron, il y a là non pas, comme le prétend M. Amiot, des fautes qui font revivre la responsabilité, malgré qu'on soit en présence de la force majeure, mais des faits intérieurs à l'entreprise qui sont exclusifs de la force majeure : celle-ci, en effet, consiste dans un événement extérieur et sans lien de connexité avec le fonctionnement de l'exploitation.

Or, la grève provoquée par le renvoi d'un ouvrier est la conséquence directe d'un fait du patron. Est-ce à dire que la grève, lorsqu'elle sera constitutive de la force majeure ne pourra pas se compliquer de faute ? Nous ne le prétendons pas. Une grève peut avoir ce caractère extérieur qui est la caractéristique de la force majeure et l'entrepreneur pourra être responsable du retard dans l'exécution de l'obligation, s'il a aggravé les effets dommageables de la grève ou, si au moment où la grève a éclaté, il était en retard de livrer, ou encore s'il avait un autre moyen de remplir son obligation ; par exemple, serait en faute la Compagnie de chemins de fer qui ne confierait pas la marchandise à transporter à une autre Compagnie qui pourrait la mener à destination, bien que la grève de son personnel présentât tous les caractères de la force majeure.

c) *L'encombrement.* — On sait qu'on appelle ainsi l'impossibilité pour le transporteur de satisfaire aux besoins de la circulation par suite de l'affluence des voyageurs ou des marchandises. La théorie classique y voit un cas de force majeure, si la Compagnie a fait son possible pour satisfaire aux besoins normaux du commerce et si l'événement qui a amené l'encombrement était impossible à prévoir. La jurisprudence s'inspire des mêmes principes et voit dans l'encombrement la cause étrangère de l'art. 1147 du Code civil.

M. Josserand (1) critique cette jurisprudence. Pour lui, l'encombrement est un phénomène d'ordre interne et professionnel au premier chef, comme le coût de la main-d'œuvre et du combustible ; elle est dans un rapport nécessaire avec l'exploitation, vis-à-vis de laquelle on prétendrait vainement l'extérioriser, puisqu'elle en constitue le débit : tout transporteur doit compter avec les fluctuations du trafic.

« Admettrait-on un architecte, un négociant, à s'évader de leurs engagements, en alléguant le grand nombre des travaux entrepris, l'encombrement de leur cabinet, ou de leurs fonds de commerce ? Ces raisons, continue M. Josserand, sont d'autant plus décisives, que les Compagnies de chemins de fer jouissent d'un monopole. »

---

(1) Josserand, *op. cit.* p. 484.

« Transporteurs nécessaires, elles ont pris l'engagement de satisfaire à tous les besoins du trafic, quels qu'ils soient, et non pas seulement jusqu'à concurrence d'un certain chiffre. Lorsqu'on monopolise une industrie, et une industrie vitale pour la nation comme celle du transport, on est tenu de satisfaire aux besoins de la fonction même et surtout dans les périodes difficiles. »

Certains tribunaux, et en particulier les tribunaux de commerce, ont admis que les Compagnies de transport étaient responsables de plein droit, et sans qu'il y ait à examiner si elles étaient en faute ou non, du dommage causé par la non expédition des marchandises en temps d'encombrement. Un jugement du Tribunal de commerce de Montpellier du 17 décembre 1872 a décidé que l'impossibilité dans laquelle se trouve une compagnie de recevoir des marchandises au fur et à mesure de leur présentation constitue une violation des obligations imposées à cette dernière, sans que les juges aient à rechercher si cette impossibilité est due à l'exiguïté des gares ou à l'insuffisance du matériel.

De même le Tribunal de commerce de Constantine a refusé d'examiner l'encombrement invoqué par une Compagnie de transport comme cas de force majeure, parce qu'il s'agissait, dit le Tribunal, sans autres explications, d'un retard causé par l'insuffisance du matériel ou du personnel.

Ces jugements ont d'ailleurs été réformés ou cas-

sés (1), et c'est avec raison. Il nous paraît, en effet, impossible de poser en principe que le transporteur ne pourra jamais invoquer l'encombrement comme cause d'exonération. Il y a lieu, suivant nous, de faire une distinction entre le cas où le voiturier, ayant pris en charge la marchandise, l'intensité du trafic l'empêche ensuite de remplir son engagement, et le cas où il refuse de transporter invoquant l'encombrement. Dans le premier cas nous admettons, avec M. Josserand, que le transporteur ne pourra pas s'évader de ses engagements en alléguant le nombre exceptionnel d'expéditions. Tant pis pour lui s'il a trop présumé de ses forces et s'il s'est trompé sur ses moyens de transport. En acceptant la marchandise, il s'est engagé vis-à-vis de l'expéditeur à la transporter dans les délais stipulés, sauf le cas de force majeure et l'on ne peut considérer comme tel le fait que postérieurement, de nouvelles marchandises arrivant, son matériel devient insuffisant — car le premier l'expéditeur devait profiter d'un rang de priorité. — Et le transporteur n'aurait pas dû accepter de nouvelles marchandises, quand il pouvait à peine assurer l'expédition des premières. Mais, objecte-t-on, les Compagnies de chemin de fer ne peuvent pas refuser les marchandises qui leur sont apportées pour être expédiées, en alléguant que leurs gares sont encombrées.

---

(1) Cass. 16 nov. 1892. D. 93. 1. 325, Cour de Montpellier 14 juin 1873. (D. 73. 2. 237 ; S. 73. 2. 178).

Nous croyons qu'elles le peuvent dans certaines conditions et nous allons le démontrer : L'obligation d'accepter toutes les marchandises au transport dérive pour les Compagnies de chemin de fer de textes légaux, qui sont l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 50 et le cahier des charges art. 49. al. 1.

Ces textes portent que « la Compagnie sera tenue d'effectuer le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés. »

Or cette obligation de transporter, qui est la contrepartie du monopole accordé aux Compagnies, n'est ni une obligation contractuelle, puisqu'elle intervient avant le contrat pour obliger le transporteur à le conclure, ni l'obligation générale de ne pas causer de préjudice à autrui, sanctionnée par l'article 1382.

C'est une obligation légale, une obligation spéciale dont il faut examiner le contenu, pour savoir à quoi elle oblige le transporteur.

Or, il est bien évident que les moyens d'assurer le transport sont limités par le nombre de trains qui peuvent partir chaque jour, ce nombre étant limité lui-même par les exigences du service ; les trains devant se trouver à telle heure à tel croisement ou à telle voie unique, il serait dangereux pour la sécurité des voyageurs d'augmenter leur nombre d'une façon inconsidérée.

Tout ce que l'on peut demander aux Compagnies de chemin de fer, c'est ce qu'exige la jurisprudence

la plus générale, qu'elles assurent les besoins normaux du commerce et de l'industrie.

Elles doivent donc pouvoir invoquer l'encombrement comme force majeure, si elles s'étaient mises en demeure de satisfaire à ces besoins et si l'encombrement dû à un mouvement exceptionnel, imprévu, survenu dans les expéditions, les a mises dans la nécessité d'ajourner la réception et le transport de certaines marchandises (1). Car, si les Compagnies sont tenues à raison de leur monopole, dit la Cour d'Amiens (2), de satisfaire aux besoins du public, leur responsabilité n'est engagée qu'autant qu'elles n'ont pas obéi à leur cahier des charges.

Mais le transporteur ne pourra s'exonérer des conséquences du retard, en prouvant l'encombrement, que tout autant qu'il n'a pas accepté la marchandise. Au cas contraire, l'encombrement ne sera jamais une cause de libération.

On nous reprochera peut-être de retourner à la conception classique de la faute et à l'examen subjectif de la conduite de l'auteur, l'encombrement étant force majeure quand l'entrepreneur n'est pas en faute.

Mais nous ne prétendons pas que la faute puisse être exclue complètement dans les questions de Res-

---

(1) Nîmes, 11 août 1873. D. 74. 2. 117. — Cass. 20 janv. 1875. D. 75. 1. 367.

(2) Cour d'Amien, 2 mars 1889. Rec. d'Amiens 89. p. 100.

ponsabilité. Quand on met à la charge de quelqu'un la responsabilité d'un dommage qu'il n'a pas causé par son fait, car, enfin, le fait de refuser une marchandise n'a aucun lien de cause à effet avec le fonctionnement de l'entreprise de transport, il n'y a plus que la faute qui puisse servir de base à une pareille responsabilité : Il ne s'agit plus de réparation, à proprement parler, mais de peine édictée contre le transporteur et comme sanction de son monopole.

L'abstention pure, en règle générale, ne peut pas servir de fondement à la responsabilité. Un transporteur ordinaire pourrait refuser comme bon lui semble les marchandises qu'on lui apporte à expédier. Au contraire, le transporteur qui a un monopole ne le peut pas parce qu'un devoir spécial est intervenu et la violation de ce devoir constitue la faute.

CHAPITRE II

Droit comparé

Le droit commercial de tous les Etats civilisés admet que le voiturier est responsable de la perte, de l'avarie ou du retard des objets transportés, à moins qu'il ne prouve la force majeure. Pour le transport de personnes, tandis que chez nous la responsabilité du transporteur reste soumise à la règle générale édictée par l'article 1382, dans d'autres pays, le légis-

lateur a rendu le transporteur responsable de plein droit des accidents survenus aux voyageurs.

Qu'il s'agisse du transport de choses ou du transport de personnes, c'est alors toujours au transporteur à prouver la force majeure.

Quels sont les événements qui sont regardés comme ayant force libératoire ? L'examen des législations étrangères va nous montrer que le point de vue subjectif a été presque partout abandonné pour déterminer les cas de force majeure à propos du contrat de transport. On ne considère pas si le voiturier est ou n'est pas en faute pour déclarer son irresponsabilité, mais bien si l'événement dommageable n'a pas de relation avec l'exploitation du transporteur.

Angleterre. — La législation anglaise ne reconnaît comme force majeure que le fait de Dieu ou des ennemis du roi (act of God, king's enemies). L'act of God doit avoir deux caractères essentiels : 1° il doit s'être produit en dehors de toute intervention de l'homme, qui doit avoir joué un rôle purement passif ; 2° il doit avoir un caractère inévitable tel que tous les efforts que l'on peut raisonnablement exiger du transporteur ont été inefficaces ; l'événement doit être « beyond control » (1).

1° L'événement doit s'être produit en dehors de l'intervention humaine. Ainsi le feu n'est pas l'act of God à moins qu'il n'ait été produit par l'éclair. En

(1) Carver's Carriage by sea, 3e ed. p. 9.

dehors de ce cas, c'est un acte de l'homme, « act of man». Ainsi, dit M. Carver, un accident peut ne pas être un act of God, quoique tout le soin possible ait été pris. Dans plusieurs espèces soumises aux tribunaux anglais, le transporteur demandait à prouver qu'il avait été vigilant, pour dégager sa responsabilité ; on n'a pas admis cette preuve, du moment qu'il ne s'agissait pas d'un « act of God » mais d'un « act of man ». Autrement dit la force majeure n'est pas l'événement non fautif, puisqu'on ne permet pas au transporteur de prouver l'absence de faute, mais l'événement qui n'a aucune relation avec le fait du transporteur.

2° L'événement doit être : « beyond control ». Cela ne veut pas dire que l'événement doive être extraordinaire ou tel qu'on ne le rencontre jamais dans le courant de la vie. Ainsi les orages, éclairs, tempêtes sur mer sont des faits ordinaires : ce sont néanmoins des « acts of God », parce que les causes de ces événements sont indépendantes du fait de l'homme. Le droit anglais admet que la faute peut engager la responsabilité si elle se mêle à l'act of God.

Le transporteur pourra être responsable des événements provenant de causes naturelles (en prenant ce mot comme opposé au mot « human »), s'il pouvait éviter non pas l'« act of God » (cet événement est irrésistible par hypothèse), mais les effets dommageables de l'act of God, en prenant les précautions et en faisant les efforts que l'on doit attendre raisonnablement d'un homme.

A côté de l'acte de Dieu, le fait des ennemis du roi est constitutif de la force majeure. On comprend sous cette dénomination les actes des Etats ou des peuples avec lesquels le Souverain est en guerre, les actes des pirates, qui sont considérés comme les ennemis de tout le monde, mais non ceux des voleurs sur terre. Le transporteur doit néanmoins faire son possible pour éviter ces événements.

Le domaine de la force majeure est donc assez restreint en droit anglais et le transporteur est considéré comme une espèce d'assureur (1) responsable toutes les fois qu'il n'y a pas fait de Dieu ou de l'ennemi public.

Allemagne et Autriche. — En Allemagne le transporteur est responsable de plein droit de tous dommages arrivés aux biens ou aux personnes, sauf le cas de force majeure ou de faute de la victime.

La loi prussiennc du 3 novembre 1838, § 25 disposait que « les entreprises de chemin de fer sont responsables de tout dommage qui arrive dans le transport aux personnes transportées ou à leurs biens.» Elles ne peuvent s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que le dommage est arrivé par une faute de la victime ou par un accident extérieur inévitable.

La loi spéciale d'Empire du 7 juin 1871 « concernant les indemnités dues à raison des morts ou des

---

(1) SMITH. *Traité de la faute.* Londres 1880, p. 123.

blessures occasionnées par l'exploitation des chemins de fer, des mines, etc.», décide dans son article 1er que « lorsque dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par la force majeure ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée ».

La loi autrichienne du 5 mars 1867 § 1 et 2 dit : en cas de blessure ou de mort d'un homme survenue dans l'exploitation d'un chemin de fer mû par la vapeur, il y a présomption que l'accident est arrivé par la faute de l'entreprise. Cette dernière n'est exonérée qu'au cas et dans la mesure où elle prouverait que l'accident est arrivé par un cas inévitable (vis major) ou par le fait inévitable d'un tiers de la faute duquel elle n'est pas responsable ou par la faute de la victime.

Le législateur allemand et le législateur autrichien ont donc admis une responsabilité spéciale des Compagnies de chemins de fer à raison des accidents de personnes. Cette responsabilité ne dérive pas du contrat. Nous savons que le contrat de transport de personnes ne peut être assimilé au contrat de transport de choses ; d'autre part, la preuve que la responsabilité en question n'a rien de contractuel, c'est qu'elle incombe au transporteur aussi bien à raison d'accidents survenus à des voyageurs ayant contracté avec lui, qu'à raison de blessures causées à des tiers. C'est une responsabilité légale qui pèse sur le voitu-

rier, en dehors de toute convention entre l'auteur et la victime.

On a voulu voir là l'organisation objective de la Responsabilité des entreprises de transports et M. Josserand(1) qualifie ce système de social au meilleur sens du mot et de protecteur des droits individuels à l'encontre des collectivités puissantes, puisque grâce à lui l'événement anonyme, le cas fortuit rentrent dans le cercle de la Responsabilité du voiturier.

Le même auteur appelle de tous ses vœux le vote d'une loi qui établirait ce système en France. « Dans une législation scientifiquement établie, dit-il, la responsabilité du voiturier n'est ni contractuelle, ni délictuelle ; elle est légale..... elle se présente sous une allure purement objective. L'entrepreneur de transport est proclamé responsable, à ce seul titre, de tous les accidents survenus au cours de l'exploitation, exactement comme le chef d'une usine est responsable vis-à-vis de son personnel des accidents qui se produisent du fait ou en cours du travail » (2).

Nous croyons que la situation du voyageur ne peut pas être assimilée à celle de l'ouvrier et qu'une intervention légale est inutile, les principes généraux du droit appliqués aux accidents de personnes permettant aux victimes d'obtenir les réparations qui leur sont dues.

---

(1) *Op. cit*, p. 918.

(2) JOSSERAND, p. 784.

Le voyageur ne peut pas être comparé à l'ouvrier qui est un rouage actif de l'industrie, que son activité expose à tous les dangers, qui appartient aux classes laborieuses et dont le travail profite au capital.

Ce sont des idées de solidarité sociale qui ont inspiré le législateur de 1898 et ces idées n'ont pas à intervenir à propos du contrat de transport où le voyageur n'a qu'un rôle absolument passif et ne contribue en rien à la marche de l'exploitation. Aussi ne doit-on mettre à la charge du transporteur que les accidents qu'il cause, et déclarer cas de force majeure tous ceux qui ont pour cause un fait étranger à l'entreprise ou un fait de la victime. Au contraire le patron répond des accidents causés par le fait de la victime et des accidents causés par des tiers, lorsqu'ils se produisent à l'occasion du travail. La force majeure pour le législateur de 1898 n'est pas l'absence de lien de cause à effet entre l'entreprise et le dommage, puisque le patron peut être responsable même dans ce cas, comme si un ouvrier en cours de travail absorbe un poison en croyant prendre une boisson. La force majeure dans la loi des accidents du travail est l'absence de lien occasionnel entre le travail et l'accident. Les principes qui ont inspiré cette loi ne pourraient donc pas s'appliquer pour donner la mesure de la responsabilité et de l'irresponsabilité du transporteur.

Nous croyons qu'il est inutile de préconiser un système de responsabilité légale et objective, si l'on rend, comme nous l'avons fait, le transporteur responsable

de tous les dommages qu'il cause, et si l'on définit la force majeure l'absence de causalité entre le fait de l'entrepreneur et le dommage.

Les partisans du point de vue objectif sont obligés d'exiger un minimum de preuve de la part de la victime : c'est la preuve de l'accident. Ce sera chose facile la plupart du temps, s'il s'agit d'accidents comme une collision, un déraillement ; mais la victime doit prouver encore qu'elle a été blessée par suite de cet accident, c'est-à-dire un lien de cause à effet entre le dommage et l'accident. Dans les cas dont nous venons de parler, la cause est immédiatement attribuée à la Compagnie de chemin de fer sur le réseau de laquelle se sont produits la collision, le déraillement. Dans les cas plus obscurs, chute par une portière qui s'ouvre, blessures occasionnées par un arrêt brusque, il ne suffira pas au voyageur de faire constater à l'arrivée qu'il est blessé. Le voyageur n'est pas comme une marchandise, une chose inerte qui est présumée avoir été reçue en bon état. Il devra donc prouver, même dans la théorie dite objective, comment il a été blessé, établir la cause de l'accident. Une enquête sera toujours ordonnée par le juge, tandis qu'il n'y a jamais d'enquête pour les avaries subies par les objets transportés.

La victime doit donc toujours prouver le fait du voiturier, qui ne peut se libérer qu'en prouvant la force majeure, c'est-à-dire en établissant que le fait qu'on lui impute doit être rattaché à un événement qui lui est étranger.

Le système de la responsabilité légale et objective établi par la loi prussienne du 3 novembre 1838 n'est donc pas le seul système « social » comme le qualifie M. Josserand. Nous pouvons très bien en l'état des règles générales de responsabilité sainement interprétées, nous passer en France d'une intervention législative.

Autres pays européens. — Et pourtant il faut reconnaître que le système prussien a été adopté par presque toutes les législations européennes, par la Hongrie (Loi du 7 juillet 1874), par la Hollande (Loi du 9 avril 1875). En Belgique, la loi du 25 août 1891, portant revision du titre du Code de commerce concernant le contrat de transport, déclare le voiturier responsable de « l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut leur être imputée. »

En Suisse, la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, n'excepte du domaine de la responsabilité du voiturier que les dommages causés par le fait des voyageurs ou par la force majeure.

D'autres législations se sont écartées du point de vue purement objectif, et n'ont rendu le voiturier responsable que des accidents causés par lui, ses préposés ou son exploitation, l'exonérant dans tous les autres cas.

Le législateur russe, par une décision du conseil de l'Empire du 25 janvier 1878 (1), oblige les propriétaires d'une entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur « à indemniser quiconque aurait subi des pertes ou dommages par suite de mort ou de blessures *causées* par des accidents de chemin de fer et de bateaux à vapeur.»

C'est l'application du principe que nous avons posé comme étant la base de toute question de responsabilité : on répond du dommage que l'on cause, indépendamment de toute idée de faute. Lorsque l'on n'a pas causé un dommage, il y a force majeure.

La loi danoise du 26 mars 1898 sur la réparation des dommages causés par le voyage sur les chemins de fer de l'Etat (2) est conçue dans les mêmes termes que la loi russe : « La réparation des dommages causés par le voyage sur les chemins de fer de l'Etat ou un usage quelconque de leur matériel d'exploitation, tant aux voyageurs qu'à toutes personnes autres que les employés des chemins de fer de l'Etat, soumis, en cette qualité, à des règles particulières d'indemnité, est à la charge de l'exploitation, à moins

---

(1) Décision du Conseil de l'Empire, approuvée par S. M. l'Empereur, le 25 janvier 1878, édictant des peines contre les individus coupables d'avoir attenté à la sécurité des communications par chemins de fer et bateaux à vapeur, et réglant les indemnités dues par suite de mort ou de blessures occasionnées lors de l'exploitation de ces entreprises (*Ann. législ. étranger.* 1879 p. 648).

(2) *Ann. législ. étrang.* 1899 p. 581,

qu'il ne soit établi que la victime a causé elle-même le dommage, intentionnellement ou par inadvertance, ou que ce dommage ne pouvait être évité, malgré tout le soin ou l'attention que l'exploitation des chemins de fer impose à l'administration et aux employés, aussi bien en ce qui touche le mode d'exploitation qu'en ce qui concerne le matériel.»

En vertu toujours du principe général : on répond du dommage que l'on cause, le législateur danois met à la charge du transporteur les accidents qui ont leur origine dans le voyage, c'est-à-dire dans un fait du transporteur, ou dans un vice du matériel.

D'après cela, il semblerait que la force majeure dût être définie : l'absence de causalité entre l'exploitation ou le matériel d'une part et le dommage de l'autre. Et pourtant la partie finale du texte de la loi semble revenir à l'examen subjectif de la conduite de l'auteur pour définir la force majeure, puisqu'elle exonère le voiturier s'il prouve avoir pris toutes les précautions qu'aurait prises un voiturier diligent. Mais d'une façon générale et en résumé, l'étude de la force majeure dans les différentes législations nous montre que presque partout on a renoncé à chercher le criterium de la force majeure exonérant le transporteur dans la mesure subjective des efforts faits par ce dernier et dans l'absence de faute. En ce sens on peut dire que les systèmes des législateurs étrangers tendent à objectiver la responsabilité et ont abandonné le point de vue subjectif de la théorie de la faute.

CONCLUSION

L'étude que nous venons de faire du cas fortuit et de la force majeure dans le contrat de transport nous a montré l'insuffisance du principe classique de la faute envisagée comme seule source de responsabilité. Si l'on définit la force majeure l'absence de faute, si l'on exonère l'entrepreneur, le voiturier, toutes les fois qu'un fait fautif n'est pas relevé contre lui, on est fatalement conduit à des injustices sociales, car on laisse sans réparation une quantité de lésions ayant leur principe et leur cause dans un fait du voiturier, qui, pour n'être pas fautif, n'en est pas moins un fait libre de sa part et voulu par lui, et dont il doit répondre, même si l'instrument dont il s'est servi pour arriver à son but vient, à un moment donné, à se dérober à sa direction. L'absence de faute peut être une cause d'exonération et équivaloir à la force majeure lorsqu'il s'agit d'actes très simples comme marcher, lever le bras, et même conduire une voiture avec un cheval d'une obéissance idéale, parce qu'alors l'individu, ayant pu jusqu'au dernier moment arrêter son bras ou sa voiture, a commis une faute s'il ne l'a pas fait ; et, par conséquent, il est alors vrai de dire que

l'absence de faute équivaut à la force majeure. Mais il n'en est plus ainsi quand il s'agit d'une grande exploitation comme celle du transporteur moderne. Ce dernier, son matériel une fois mis en mouvement, n'en conserve plus la direction immédiate : il pourra se produire des déclanchements qu'il était impossible de prévoir et d'éviter; mais comme la victime aura souffert un dommage sans avoir participé en quoi que ce soit à sa production, elle devra être indemnisée même dans ces cas.

Les différentes théories que nous avons exposées et l'examen de la jurisprudence nous ont montré tous les efforts tentés pour enlever au domaine de la force majeure un grand nombre de faits non fautifs et pour les ranger parmi ceux dont l'entrepreneur est responsable.

Nous avons retrouvé les mêmes tendances à restreindre le cercle de l'irresponsabilité chez les législations étrangères.

On tend de plus en plus à abandonner les considérations subjectives pour solutionner le problème de la responsabilité.

L'évolution est plus ou moins avancée suivant les nécessités pratiques. Elle a atteint son point extrême. pour les accidents du travail, dans la loi de 1898. Nous avons vu que certains auteurs ont demandé une loi semblable à cette dernière pour réglementer les accidents du transport.

Nous avons cru pouvoir soutenir qu'une intervention législative était inutile et que l'application des principes généraux suffisait à la réparation de toutes les lésions, à la condition d'interpréter largement les textes.

Notre définition de la force majeure telle que nous l'avons formulée, c'est-à-dire l'absence de causalité entre le dommage et le fait de l'homme, n'est-elle pas contraire aux textes de notre Code ? Nous ne doutons pas que dans l'esprit des auteurs du Code, du législateur de 1810, la force majeure n'ait été considérée comme l'événement non fautif.

Mais nous sommes partisans de la nouvelle méthode d'interprétation des textes, préconisée en France par M. Gény(1) et nous croyons que le Code n'est pas toute la loi, qu'il suffit à l'interprète de ne pas heurter le texte de ses articles ; mais le sens que le législateur de 1810 pouvait, dans son esprit, donner au texte de la loi, n'oblige pas le juge qui a à en faire l'application plus de cent ans après.

Or, nous respectons les textes.

Tout d'abord l'article 1382 oblige à réparer tout dommage causé à autrui par un fait de l'homme arrivé

---

(1) Gény. *Méthode d'interprétation et Sources en Droit privé positif.*

par la faute de ce dernier ; l'article 1383 rend chacun responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence. La négligence, l'imprudence, la faute semblent bien n'être prises en considération que parce qu'elles sont la cause du dommage. Aussi bien, nous admettons que la faute du voiturier engage sa responsabilité et nous respectons en cela le texte de l'article 1382 ; mais nous disons qu'il n'y a pas que la faute qui engage la responsabilité ; l'article 1383 parle du simple fait. Et comme ni l'article 1382, ni l'article 1383 ne parlent de la force majeure, nous sommes libres de voir dans cette dernière autre chose que le fait non fautif. D'autre part, la définition que donne l'article 1147 de la force majeure cadre parfaitement avec le principe que nous avons admis ; car la « cause étrangère non imputable au débiteur » dont parle cet article, n'est autre chose que le fait extérieur à l'entreprise, sans lien de connexité, de causalité avec elle.

Enfin les articles du Code civil et du Code de commerce qui s'occupent de la responsabilité du transporteur déclarent ce dernier responsable des pertes, avaries, retard, sauf le cas de force majeure, sans définir cette dernière. Et comme nous avons démontré que la responsabilité du voiturier ne reposait pas sur une présomption de faute, mais sur l'inexécution même de ses obligations, les textes ici encore nous laissaient libre de chercher la solution du problème ailleurs que dans la faute. Nous avons essayé

de la trouver dans l'application d'un principe plus large et plus général, plus conforme à la justice et répondant mieux aux aspirations modernes.

Vu :
Le Président de la Commission,
GEORGES RIPERT.

Vu :
Le Doyen,
G. BRY.

Vu :
Le Recteur de l'Académie d'Aix,
J. PAYOT.

BIBLIOGRAPHIE

AMIOT. — De la Répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des Contrats. — *Annales de Droit Commercial*, 1903, p. 65 et suiv.

Annales de Droit Commercial, 1902, p. 32.

BAUDRY LACANTINERIE et WALL. — Contrat de transport, nos 1662 et suiv.

BOURGOIN. — Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure (Thèse, Lyon, 1902).

BRY. — Traité de Législation industrielle, p. 215.

CHAVEGRIN. — Note Sirey, 1896, 2. 225.

COLIN. — Note Dalloz, 1904, 2. 73.

COTELLE. — Des dommages-intérêts en matière de transport, 1894.

EXNER. — La notion de la force majeure. Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport. Traduction E. Seligmann, Paris, 1892.

FÉRAUD GIRAUD. — Code de Transport par Chemin de fer.

GUILLOUARD. — Traité du louage.

GRANDMOULIN. — De l'unité de la Responsabilité. Thèse, Rennes, 92.

GUY. — La distinction entre la faute délictuelle et la faute contractuelle appliquée au transport par chemin de fer (Thèse, Paris, 1893).

JOHERNAG. — La faute du droit privé.

JOSSERAND. — De la responsabilité du fait des choses inanimées.

— Les transports. Traité général de droit commercial, 1911.

— Le cas fortuit et la force majeure. — *Annales de Droit Commercial*, 1909, p. 361.

LEFEBVRE. — *Revue Critique*, 1886, p. 485 et suivantes.

LÉVY. — Responsabilités et contrat. *Revue Critique.*

LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial.

LYON-CAEN. — Note Sirey, 1903. 1. 365.

PLANIOL. — Traité élémentaire de Droit civil. t. II.

SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie.

SALEILLES. — Essai d'une théorie générale de l'obligation, d'après le Code civil allemand.

SARRUT. — *Bulletin annoté des Chemins de fer.*

SOURDAT. — De la responsabilité, nos 645 et suiv.

TEISSEIRE. — Thèse, Aix, 1901. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité.

THALLER. — Droit commercial, 2e édition, nos 1198 et suiv. — Traité pratique de Chemins de fer. Guillaumot et Jouanny, Paris, 1910.

ZENS. — De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes. Thèse, Paris, 1896.

Table des Matières

Pages

Introduction 5

Les Eléments du Problème 15

Première Partie. — *Le Cas Fortuit et la Force Majeure dans la Théorie de la Faute* 21

Chap. Ier. Le Cas Fortuit et la Force Majeure définis d'après l'examen de la conduite de l'auteur .. 21

Chap. II. Applications pratiques 26

a) Accidents provenant d'un vice du matériel 26

b) Incendie 28

c) Evénements naturels 29

d) Le fait des tiers 31

e) La grève 33

f) L'encombrement 39

Chap. III. Abandon progressif de la faute comme criterium de la Force Majeure 41

a) Utilisation de l'article 1353 du Code civil. 45

b) Nouvelle interprétation de l'article 1384 du Code civil 48

Deuxième Partie. — *Essais de Distinction du Cas Fortuit et de la Force Majeure* 59

Chap. Ier. Le transporteur, responsable des Cas Fortuits, n'est plus exonéré que par la Force Majeure 59

Pages

Chap. II. Examen des diverses théories et du critérium qu'elles donnent de la Force Majeure..... 67

A) La Force Majeure définie d'après la consistance objective de l'événement. Théorie d'Exner 67

B) La Force Majeure définie d'après le caractère absolu de l'obstacle à l'exécution de l'obligation. Théorie de M. Colin..... 79

C) La Force Majeure définie par l'absence de connexité entre l'entreprise et le dommage 82

TROISIÈME PARTIE. — *Théorie définitive de la Force Majeure et du Cas Fortuit*..... 87

Chap. Ier. — Rejet de la Distinction du Cas Fortuit et de la Force Majeure. La Force Majeure définie par l'absence de causalité..... 87

Chap. II. La Faute et la Force Majeure..... 96

QUATRIÈME PARTIE. — *Applications pratiques au contrat de transport des théories nouvelles de la Force Majeure. Droit comparé*..... 105

Chap. Ier. Applications pratiques 105

a) Vices du matériel. Incendie. Evénements naturels. Faits des tiers 106

b) La Grève..... 110

c) L'encombrement 122

Chap. II. Droit comparé..... 127

CONCLUSION 139

BIBLIOGRAPHIE..... 145

Aix. — Imprimerie F. MATHIEU. 16, rue du Louvre. — 2.364